



Debates of the Senate

Débats du Sénat

THE HONOURABLE
JOSEPH-ÉDOUARD CAUCHON
SPEAKER

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE
JOSEPH-ÉDOUARD CAUCHON

FOURTH SESSION
FIRST PARLIAMENT

QUATRIÈME SESSION
PREMIÈRE LÉGISLATURE

34 VICTORIA

1871

Parliament was opened
on February 15, 1871 and was
prorogued on April 14, 1871

La session s'est ouverte
le 15 février 1871 et s'est
prorogée le 14 avril 1871

VOLUME IV

© Minister of Supply and Services Canada 1980

Cat. No. Y 1-014

ISBN 0-660-50580-0

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1980

Nº de cat. Y 1-014

ISBN 0-660-50580-0

FOREWORD/AVANT-PROPOS

This bilingual volume of the Debates of the Senate represents the beginning of another phase of Parliament's Centennial Project, the publication of its Debates for the years 1867 to 1874.

Unlike the House of Commons, for the Fourth session of the First Parliament in 1871 the Senate officially contracted to have its deliberations reported and published. The original volume, published by the Times Printing and Publishing Company of Ottawa, was prepared by John George Bourinot, short-hand writer to the Senate. These Senate Debates appeared in English only, a practice followed until 1896 when the first volume appeared in French. The present volume is a reprinting of the 1871 text together with a modern French version prepared by translation from the English, except in those few instances where it was possible to find a contemporary French account in the Senate Journals or some other work of the period.

For this volume the Assistant Parliamentary Librarian, A. Pamela Hardisty, has acted as editor and has been ably assisted by various members of the Library staff. The continued support of the Parliamentary Librarian is, of course, helpful. To all those involved, my sincere thanks.

The Honourable/L'honorable Jean Marchand
Speaker of the Senate/Président du Sénat

Joint Chairman of the Joint Committee on the Library of Parliament/
Président conjoint du Comité mixte de la Bibliothèque du Parlement

Ottawa, Canada
March/mars 1980

Ce recueil bilingue des délibérations du Sénat constitue le début d'une nouvelle phase du projet du Centenaire du Parlement: la publication de ses débats, des années 1867 à 1874.

Contrairement à la Chambre des communes, le Sénat a fait rédiger et publier, par voie de contrat, le compte rendu officiel de ses délibérations dès la quatrième session de la première législature, en 1871. Le volume original, publié par la Times Printing and Publishing Company d'Ottawa, a été mis au point par John George Bourinot, sténographe au Sénat. Ces débats ont été publiés en anglais seulement jusqu'en 1896. Le présent volume consiste en une réimpression du texte de 1871 accompagnée d'une version française moderne, traduite de l'anglais, sauf dans les quelques cas où il a été possible de retrouver un compte rendu en français dans les journaux du Sénat ou autres documents de l'époque.

Ce recueil a été préparé par la bibliothécaire parlementaire adjointe, A. Pamela Hardisty, avec le concours de divers membres du personnel de la bibliothèque et l'appui précieux du bibliothécaire parlementaire lui-même. Je tiens à remercier sincèrement tous ceux et celles qui ont participé à la réalisation de ce projet.

PREFACE/PRÉFACE

Although this is the fourth volume of Senate Debates to be published, it is the first one for which a semi-official text existed. The Senate contracted for the 1871 session to have its deliberations published, but in English only. The Senate at this point parted company with the House of Commons which took no responsibility for publishing its Debates until 1875. The original volume, long out-of-print, is now republished, together with a French translation, in the same format as the previous volumes in this Centennial series. The English text remains as in the original except for the correction of a few minor printing errors. The expertise of Professor Peter Waite was, therefore, not called upon for this volume although he continues as editor for the companion House of Commons Debates.

Unfortunately, as for the previous volumes, it has been necessary to have a modern French translation prepared, there being no contemporary French language version. In preparing and editing such a translation, it is sometimes difficult, especially with place names and the names of associations, companies, etc. to verify the existence of an authorized translation, or, to decide whether such names should be translated. Certain geographical names, which are now always referred to by their French names, were in English in the original text. There is no means of knowing whether this was the form used by the speaker or a decision of the shorthand reporter or his editor. Since extensive research was unreasonable, we have generally accepted modern usage, but have refrained from translating into French proper names which appear to have existed only in English.

This Fourth Session of the First Parliament was again a brief one, the Senate meeting between February 15, when the Speech from the Throne was delivered, and April 14, on which date Royal Assent was given to a large number of Bills and Parliament was prorogued. During this period much of the discussion in the Senate centered around Resolutions relating to the entry of British Columbia into Confederation, and the costs, difficulties and possible advantages of the building of a railway to link British Columbia, and incidentally Manitoba, with the original provinces.

Several members of the Information and Reference Branch have again assisted with

Bien que ce recueil des débats du Sénat soit le quatrième à être publié, c'est le premier qui s'appuie sur un texte semi-officiel. Contrairement à la Chambre des communes, qui n'a fait publier ses débats qu'à partir de 1875, le Sénat, dès 1871, a fait publier ses délibérations par voie de contrat, mais en anglais seulement. L'édition originale, épuisée depuis longtemps, est rééditée ici accompagnée d'une traduction française et dans la présentation de la série du Centenaire. La version anglaise est l'originale à quelques erreurs d'impression près. Le concours du professeur Peter Waite n'a donc pas été nécessaire pour ce recueil. M. Waite demeure encore, toutefois, l'éditeur du recueil des débats de la Chambre des communes.

Comme pour les recueils précédents, il a fallu malheureusement faire traduire l'original anglais, puisqu'il n'existe aucune version française de l'époque. Il est parfois difficile, spécialement pour les noms de lieux et les noms d'associations, d'entreprises, etc., de vérifier l'existence d'une traduction officielle, ou de décider s'il y a lieu de les traduire. Certains noms géographiques, qui sont maintenant utilisés toujours en français, étaient en anglais dans le texte original. Il est impossible de savoir si cette forme avait été employée par l'intervenant ou si c'est le sténographe ou l'éditeur qui a décidé de l'utiliser. Vu qu'il n'était pas raisonnable de faire des recherches approfondies, nous avons généralement accepté l'usage courant moderne, mais nous n'avons pas traduit les noms propres qui semblent n'avoir existé qu'en anglais.

La quatrième session de la première législature a été brève, elle aussi: le Sénat a siégé du 15 février, date à laquelle le discours du trône a été prononcé jusqu'au 14 avril, date à laquelle de nombreux projets de loi ont reçu la sanction royale et la Législature a été prorogée. Les débats au Sénat ont porté en grande partie sur les résolutions concernant l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération, et sur les coûts, les difficultés et les avantages possibles de la construction d'un chemin de fer reliant la Colombie-Britannique, et incidemment le Manitoba, aux provinces fondatrices.

Plusieurs membres du Service de consultation et référence de la bibliothèque ont une fois

editorial tasks as has Mrs. Doris Owens, Miss Hardisty's secretary. We are also grateful to the Parliamentary Translations Division for the preparation of the French language text. Our particular thanks go to Miss Simonne Chiasson, former Director of the Information and Reference Branch, for her careful reading of the French text and correction of the French Proofs. The Assistant Parliamentary Librarian, Miss A. Pamela Hardisty, has acted as editor for this volume and to her we are all deeply indebted.

de plus participé à la réalisation du projet, notamment Madame Doris Owens, la secrétaire de M^{lle} Hardisty. Nous remercions également la Division des traductions parlementaires, qui s'est occupée de la version française. Nous adressons des remerciements particuliers à M^{lle} Simonne Chiasson, anciennement directeur du Service de consultation et référence, pour son minutieux travail de lecture et de correction des épreuves du texte français. M^{lle} A. Pamela Hardisty, la bibliothécaire parlementaire adjointe, s'est chargée de l'édition de ce livre et nous lui en sommes tous très sensibles et reconnaissants.

ERIK J. SPICER

*Parliamentary Librarian/Bibliothécaire parlementaire
Library of Parliament/Bibliothèque du Parlement*

Ottawa, Canada
March/mars 1980

INTRODUCTION

This volume of the Debates of the Senate differs from previous volumes in Parliament's Centennial project in that an official contemporary English language text was available for republication. During the previous session, the Senate had debated the advisability of sponsoring the publication of its Debates, largely because the newspaper accounts of the day naturally gave much more importance to the deliberations of the House than to those of the Senate. Hence, members of the Senate, who wished to have their efforts made known, were generally in favour of a full official report of the Senate Debates. The method first adopted was a contractual one—John G. Bourinot, the son of Senator John G. Bourinot of Nova Scotia, was appointed "Short Hand Writer to the Senate and Committees of the Senate" and began his duties in this position with the Fourth Session of the First Parliament in February of 1871. It would be several years before the Senate Debates reporters were actual members of the Senate staff and even longer, not until 1896, that reports of the Debates would be published in French as well as in English. Meanwhile, the form adopted for reporting remained, in most cases, the same as that employed in the Debates for 1870 published by the *Ottawa Times*—an indirect third person narrative. Direct quotations are few.

In preparing this volume, the English text is, as indicated, primarily a reprinting of the original version published in 1871. However, where obviously incomplete, it has been augmented by reference to and additions from the Senate Journals of 1871, particularly for such items as the Speech from the Throne and the proceedings during Royal Assent and prorogation. Whenever senators have employed direct quotations from other works, these quotations have been compared with the source and any necessary changes made. Whenever possible, also, contemporary French versions of such quotations have been inserted in the text rather than accepting a modern translation. The French text is, unfortunately, once again a translation of the English version, there being no French version extant. I am most grateful to Miss Simonne Chiasson for her careful revision of the French text so ably prepared by the Parliamentary Translations Division.

Le présent recueil des débats du Sénat se distingue de ceux qui ont été publiés antérieurement dans le cadre du projet du Centenaire du Parlement du fait qu'il existait une version officielle anglaise des comptes rendus toute prête pour la réimpression. Au cours de la session précédente, le Sénat s'était demandé s'il y avait lieu de faire publier ses débats, vu l'importance plus grande que les quotidiens de l'époque accordaient naturellement aux délibérations de la Chambre plutôt qu'à celles du Sénat. C'est pour cela que les sénateurs, soucieux de faire connaître leurs travaux, ont généralement souscrit à la publication d'un compte rendu officiel intégral. Au début, on a procédé par voie de contrat. John G. Bourinot, le fils du sénateur John G. Bourinot de Nouvelle-Écosse, a été nommé «sténographe du Sénat et des comités du Sénat» et il est entré en fonction au commencement de la quatrième session de la première Législature, en février 1871. Il devait se passer plusieurs années avant que les greffiers ne fassent partie du personnel du Sénat, et ce ne fut que bien plus tard, en 1896, que les comptes rendus des débats parurent en français et en anglais. Par ailleurs, la forme de ces comptes rendus demeurait, dans la plupart des cas, la même que celle qui fut utilisée pour les débats de 1870 publiés par le *Times* d'Ottawa, c'est-à-dire le style indirect et le mode impersonnel. Les citations y étaient rares.

La version anglaise du présent recueil consiste principalement en une réimpression de la version originale publiée en 1871. Toutefois lorsqu'elle présentait des lacunes évidentes, elle a été complétée par des renvois aux Journaux du Sénat de 1871 et par des extraits de ces derniers, particulièrement pour le discours du Trône et les cérémonies de la sanction royale et de la prorogation du Parlement. Les extraits d'autres ouvrages cités par les sénateurs ont été confrontés avec leur source et corrigés au besoin; de plus, on a essayé, dans la mesure du possible, d'en fournir la version française de l'époque plutôt que d'en proposer une traduction moderne. Malheureusement, la version française est une fois de plus une traduction de l'original anglais, puisqu'il n'existe aucune version française de l'époque. Je tiens à remercier sincèrement mademoiselle Simonne Chiasson qui a fait une révision minutieuse du texte français si bien rédigé par la Division des traductions parlementaires.

The Speech from the Throne made mention of past and continuing problems with the United States, particularly the recurrence of the Fenian raids across the border and areas of jurisdiction in the offshore fishery. Both of these questions among others were to be addressed by a joint Great Britain-United States commission, on which Canada was to be represented, and whose deliberations would result in the Treaty of Washington signed in May, 1871. At this time the country still did not have an official common currency—Nova Scotia was still employing its own—but at the close of this session an Act establishing a uniform currency for Canada was passed. However, the most important matter to be laid before Parliament during this session arose from the Address of the Legislature of British Columbia requesting admission to the Union. Attendant on this were decisions regarding the terms of admission, particularly the requirement to build a railway, referred to as an interoceanic railway, its route, financing, and possible effects. Such a railway would, of course, have far-reaching effects not only on the newly-created province of Manitoba whose communication links were at this time principally through St. Paul, Minnesota, but on the North-West Territories (later Saskatchewan and Alberta). The immense empty prairie lands made accessible by such a railway would lead to rapid settlement and the government would wish to encourage and assist immigration to this region. At this point, little or no consideration seems to have been given to the problems likely to arise as these new settlers displaced and interfered with the way of life of the plains Indians and of those Métis who had migrated from Manitoba to establish new agricultural settlements in the North-West.

One other matter mentioned in the Speech from the Throne was the decennial Census to be taken in April of 1871. This would be the first census of the new Dominion of Canada, the previous census of 1861 having covered the Province of Canada (Upper and Lower Canada) only.

A subject not referred to in the Speech from the Throne but which was debated at considerable length in the Senate was that of the Arbitration Award between Ontario and Quebec. This debate was opened by the Honourable Mr. Tessier's Motion for copies of the correspondence between the provinces of Quebec and Ontario and the government of Canada and correspondence with the arbitrators as well as other related documents arising from the arbi-

Le discours du Trône faisait état des dissensions qui se poursuivaient avec les États-Unis, particulièrement de la réapparition des raids des Fénians à la frontière et des compétences en matière de pêche au large des côtes. Ces deux questions notamment allaient être abordées par la commission mixte de la Grande-Bretagne et des États-Unis au sein de laquelle le Canada devait être représenté et dont les pourparlers allaient aboutir au Traité de Washington signé en mai 1871. A cette époque-là, le pays n'avait toujours pas de monnaie commune officielle, la Nouvelle-Écosse utilisant encore la sienne. Mais à la fin de cette session, une loi a été adoptée établissant une monnaie uniforme pour le Canada. Toutefois, la question la plus importante sur laquelle le Parlement a dû se prononcer pendant cette session a été la demande d'admission dans l'Union de la Colombie-Britannique. Il fallait prendre des décisions quant aux conditions d'entrée, particulièrement en ce qui concernait la nécessité de construire un chemin de fer appelé interocéanique, son tracé, son financement et ses répercussions éventuelles. Ce chemin de fer devait avoir évidemment des répercussions importantes non seulement sur la nouvelle province du Manitoba, qu'on atteignait principalement, à cette époque-là, en passant par St-Paul (Minnesota), mais aussi sur les Territoires du Nord-Ouest (appelés à devenir plus tard la Saskatchewan et l'Alberta). Les vastes terres vierges des Prairies, ainsi rendues accessibles, connaîtraient un développement rapide et le gouvernement allait encourager et faciliter l'immigration vers ces régions. On semble n'avoir alors accordé que peu ou pas d'importance aux problèmes que risquait de créer l'arrivée des nouveaux colons; à savoir s'ils ne bousculeraient pas les Indiens des plaines et les Métis qui avaient quitté le Manitoba pour se bâtir de nouveaux établissements agricoles dans le Nord-Ouest, s'ils n'auraient pas un impact sur leur genre de vie.

Le discours du Trône parlait également du recensement décennal qui devait être effectué au mois d'avril 1871. Ce serait là le premier recensement de la nouvelle Puissance du Canada; le précédent, qui remontait à 1861, n'ayant porté que sur la province du Canada, c'est-à-dire le Haut et le Bas-Canada.

La décision arbitrale concernant l'Ontario et le Québec est un sujet qui n'a pas été abordé dans le discours du Trône, mais qui a été discuté longuement au Sénat. Ce débat a été ouvert sur une motion de l'honorable M. Tessier demandant copie de la correspondance échangée entre les provinces du Québec et de l'Ontario et le gouvernement du Canada ainsi qu'avec les arbitres, et d'autres documents concernant l'arbitrage entre l'Ontario et le Québec

tration between Ontario and Quebec under the British North America Act. This arbitration was to decide the division and adjustment of the debts, credits, liabilities, properties and assets of Upper Canada and Lower Canada and was necessary because these had been united in the Province of Canada from 1841 until Confederation when they became the provinces of Ontario and Quebec. The panel consisted of three arbitrators—one from Quebec, one from Ontario and one from the Government of Canada, the latter to be a resident of neither Ontario nor Quebec. The Arbitration Award was believed, according to the Honourable Mr. Tessier, unjust to the province of Quebec, burdening it with a heavy debt, and he considered that the arbitrators had not given sufficient weight to the relative financial positions of Upper and Lower Canada at the time of their union in 1841.

The most prolonged and important discussions in the Senate during this session, however, centred around the Resolutions on the admission of British Columbia to the union. One of the conditions of British Columbia's entry into confederation, the building of a railway to connect it with the other provinces, resulted in the expressing of widely differing views covering such aspects as possible routes, ranging from an avoidance of the north-western Ontario rocks and muskeg by making use of American railway lines as far as Pembina (on the Manitoba southern border), to the immense, perhaps impossible, difficulties of building a railway across the Rocky Mountains. Should the construction of the railway be undertaken directly by the government or, if a private company contracted to build it, what inducements must the government offer? Financing this giant construction project posed very grave problems for the young country and much argument revolved about the way in which land grants to the company involved might be used to defray costs. Opinions regarding the monetary value of such grants varied widely as they did also with regard to the possibility of extensive settlement and the agricultural capability of both the Laurentian shield area and the prairies of the North-West Territory. One can readily understand the hesitation regarding this proposed railway since construction of the Interprovincial Railway, a very much smaller project, was still causing problems.

In their anxiety to commence an independent debate on the British Columbia resolutions, the Senators became embroiled, not for the last time, in a discussion on the role of the Senate. Since the entry of British Columbia would lead to considerable financial involvement by the

dans le cadre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Cet arbitrage devait décider de la répartition et du règlement des dettes, des crédits, du passif ainsi que des biens mobiliers et immobiliers du Haut et du Bas-Canada. Ce partage s'imposait parce que tout avait été mis en commun dans la Province du Canada, depuis 1841 jusqu'à la Confédération, date de la création des provinces de l'Ontario et du Québec. Le comité d'arbitrage était composé de trois membres: l'un du Québec, un deuxième de l'Ontario et le dernier du Gouvernement du Canada qui ne devait résider ni en Ontario ni au Québec. Selon l'honorable M. Tessier, la décision arbitrale était injuste à l'égard du Québec qui héritait ainsi d'une lourde dette. A son avis, les arbitres n'avaient pas accordé suffisamment de poids à la situation financière relative du Haut et du Bas-Canada au moment de leur union en 1841.

Le débat le plus long et le plus important qui s'est déroulé au Sénat pendant cette session concernait les résolutions relatives à l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union. L'une des conditions de l'entrée de ce territoire dans la Confédération, l'aménagement d'une ligne de chemins de fer le reliant aux autres provinces, a suscité des points de vue très différents notamment sur les divers tracés possibles. On se demanda si l'on ne devait pas éviter le roc et le maskeg du nord-ouest de l'Ontario en empruntant les lignes américaines jusqu'à Pembina à la frontière sud du Manitoba; on s'inquiéta des difficultés immenses, sinon insurmontables, que posait la construction d'un chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses. Le gouvernement devait-il s'engager directement dans cette entreprise? S'il devait plutôt faire appel au secteur privé, quels encouragements devait-il offrir? Le financement de ce gigantesque projet posait de très sérieux problèmes à ce jeune pays, et une bonne partie du débat porta sur les moyens à utiliser pour que les concessions de terre faites aux entreprises intéressées puissent servir à couvrir les dépenses. Les opinions sur la valeur monétaire de ces concessions variaient énormément, tout comme les idées sur la possibilité d'une colonisation massive et sur le potentiel agricole des régions du Bouclier laurentien et des prairies des Territoires du Nord-Ouest. L'hésitation à se lancer dans ce projet est facile à comprendre quand on sait que la construction du chemin de fer interprovincial, projet beaucoup plus modeste, causait encore des problèmes.

Dans leur souci d'entamer un débat indépendant sur les résolutions concernant la Colombie-Britannique, les sénateurs se sont emparés, et ce ne fut pas la dernière fois, dans une discussion sur le rôle du Sénat. Étant donné que l'entrée de la Colombie-Britannique allait

federal government, and questions of a monetary nature must originate in the House, the primary responsibility probably belonged in the House of Commons. Thus, by the time the Resolutions were discussed in the Senate, the subject would be well aired and the Senate's contribution to the debate of little interest. However, should the Senate commence to debate the Resolutions immediately, reach a conclusion in favour of British Columbia's entry and then the House oppose British Columbia's entry under the proposed terms, the Senate would be in a most embarrassing and powerless position. The opposition view in the Senate was that this was a policy rather than a financial discussion and, as such, the Senate had a right, even an obligation, to discuss the resolutions independently of the other chamber and express their conclusions.

Additional matters raised regarding the admission of British Columbia were its representation in Parliament—that proposed being much greater than current population justified, and its present and possible future government revenues. After the passage of one hundred years, these speeches ranging through wildly optimistic to an extremely negative view of Canada's future possibilities make for interesting reading.

When Parliament next met, British Columbia would have entered Confederation and the Canadian Pacific Railway, a private company, would soon be receiving the authorization to construct the transcontinental railway.

entraîner une implication financière considérable de la part du gouvernement fédéral, et que, d'autre part, les questions monétaires doivent être débattues d'abord à la Chambre, la responsabilité première de toute l'affaire revenait probablement à la Chambre. Ainsi, le sujet aurait déjà reçu beaucoup de publicité avant même que le Sénat en ait discuté et ce qu'il aurait pu y ajouter n'aurait eu que peu d'intérêt. Par ailleurs, s'il avait décidé d'entamer le débat tout de suite et s'était montré favorable à l'entrée de la Colombie-Britannique au sein de l'Union, le Sénat se serait retrouvé impuissant et dans une position embarrassante dans le cas où, par la suite, la Chambre se serait opposée à son entrée aux conditions proposées. Un point de vue de l'opposition au Sénat, il s'agissait là d'un débat de politique générale plutôt que de finances et, à ce titre, le Sénat avait le droit, voire l'obligation, d'examiner les résolutions indépendamment de l'autre Chambre et de faire connaître ses conclusions.

La représentation de la nouvelle province au Parlement, beaucoup plus importante que ne le justifiait sa population, ainsi que les revenus réels et éventuels du futur gouvernement figureraient parmi les autres questions soulevées dans le débat sur l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union. Cent ans plus tard, ces discours sont intéressants à lire; ils passent de l'optimisme le plus fou à une vision extrêmement négative des possibilités du Canada.

A la session suivante, la Colombie-Britannique sera entrée dans la Confédération et le Pacifique Canadien, une entreprise privée, sera sur le point de recevoir l'autorisation de construire le chemin de fer transcontinental.

A. Pamela Hardisty
Assistant Parliamentary Librarian/Bibliothécaire parlementaire adjointe
Library of Parliament/Bibliothèque du Parlement
March 1980/mars 1980
Ottawa, Ontario

**THE MINISTRY
THE SENATE**

FIRST PARLIAMENT

FOURTH SESSION—FEB. 15, 1871 TO APRIL 14, 1871

**MEMBRES DU CABINET
LE SÉNAT**

PREMIÈRE LÉGISLATURE

QUATRIÈME SESSION—DU 15 FÉV. 1871 AU 14 AVRIL 1871

Prime Minister, Minister of Justice and Attorney General.....	Hon. Sir John Alexander Macdonald	Premier Ministre, Ministre de la Justice et Procureur général
Minister of Militia and Defence.....	L'hon. Sir George Etienne Cartier	Ministre de la Milice et de la Défense
Minister of Customs	Hon. Samuel Leonard Tilley	Ministre des Douanes
Minister of Finance.....	Hon. Francis Hincks	Ministre des Finances
Minister of Public Works	L'hon. Hector-Louis Langevin	Ministre des travaux publics
Minister of Inland Revenue	Hon. Alexander Morris	Ministre du Revenu intérieur
Secretary of State for the Provinces	Hon. Joseph Howe	Secrétaire d'État pour les provinces
President of the Privy Council	Hon. Charles Tupper	Président du Conseil privé
Minister of Marine and Fisheries.....	Hon. Peter Mitchell	Ministre de la Marine et des Pêcheries
Postmaster General	Hon. Alexander Campbell	Ministre des Postes
Minister of Agriculture	Hon. Christopher Dunkin	Ministre de l'Agriculture
Secretary of State of Canada	Hon. James Cox Aikins	Secrétaire d'État du Canada
Receiver General	L'hon. Jean-Charles Chapais	Receveur général
Superintendent General of Indian Affairs.....	Hon. Joseph Howe	Surintendant général des Affaires indiennes

SENATORS OF CANADA

ALPHABETICAL LIST

FIRST PARLIAMENT

FOURTH SESSION

FEBRUARY 15, 1871 TO APRIL 14, 1871

Aikins, Hon. James Cox	Ontario
Allan, Hon. George William	Ontario
Archibald, Hon. Thomas Dickson	Nova Scotia
Armand, L'hon. Joseph-François	Québec
Benson, Hon. James Rea	Ontario
Bill, Hon. Caleb Rand	Nova Scotia
Blake, Hon. Oliver	Ontario
Botsford, Hon. Amos Edwin	New Brunswick
Bourinot, Hon. John	Nova Scotia
Bureau, L'hon. Jacques-Olivier	Québec
Burnham, Hon. Asa Allworth	Ontario
Campbell, Hon. Alexander	Ontario
Cauchon, L'hon. Joseph-Édouard	Québec
Chaffers, Hon. William Henry	Québec
Chapais, L'hon. Jean-Charles	Québec
Christie, Hon. David	Ontario
Churchill, Hon. Ezra	Nova Scotia
Cormier, L'hon. Charles	Québec
Dever, Hon. James	New Brunswick
Dickey, Hon. Robert Barry	Nova Scotia
Dickson, Hon. Walter Hamilton	Ontario
Duchesnay, L'hon. Elzéar-H. J.	Québec
Dumouchel, L'hon. Léandre	Québec
Ferguson, Hon. John	New Brunswick
Ferrier, Hon. James	Québec
Flint, Hon. Billa	Ontario
Foster, Hon. Asa Belknap	Québec
Glazier, Hon. John	New Brunswick
Guévremont, L'hon. Jean-Baptiste	Québec
Hamilton, Hon. John	Ontario
Hamilton, Hon. John	Québec
Hazen, Hon. Robert Leonard	New Brunswick
Holmes, Hon. John	Nova Scotia
Kenny, Hon. Edward	Nova Scotia
Lacoste, L'hon. Louis	Québec
Leonard, Hon. Elijah	Ontario
Leslie, Hon. James	Québec
Letellier de St Just, L'hon. Luc	Québec
Locke, Hon. John	Nova Scotia

MEMBRES DU SÉNAT

ORDRE ALPHABÉTIQUE

PREMIÈRE LÉGISLATURE

QUATRIÈME SESSION

15 FÉVRIER AU 14 AVRIL 1871

Macfarlane, Hon. Alexander	Nova Scotia
Macpherson, Hon. David Lewis	Ontario
McClelan, Hon. Abner Reid	New Brunswick
McDonald, Hon. Donald	Ontario
McLelan, Hon. Archibald Woodbury	Nova Scotia
McMaster, Hon. William	Ontario
Malhiot, L'hon. Charles	Québec
Matheson, Hon. Roderick	Ontario
Miller, Hon. William	Nova Scotia
Mills, Hon. Samuel	Ontario
Mitchell, Hon. Peter.....	New Brunswick
Northup, Hon. Jeremiah	Nova Scotia
Odell, Hon. William Hunter.....	New Brunswick
Olivier, L'hon. Louis-Auguste.....	Québec
Panet, L'hon. Louis	Québec
Perry, Hon. Ebenezer.....	Ontario
Price, Hon. David Edward	Québec
Reesor, Hon. David	Ontario
Renaud, L'hon. Louis.....	Québec -
Robertson, Hon. John	New Brunswick
Ryan, Hon. Thomas	Québec
Sanborn, Hon. John Sewall	Québec
Seymour, Hon. Benjamin	Ontario
Shaw, Hon. James.....	Ontario
Simpson, Hon. John	Ontario
Skead, Hon. James	Ontario
Smith, Hon. Frank	Ontario
Steeves, Hon. William Henry	New Brunswick
Tessier, L'hon. Ulric-Joseph	Québec
Wark, Hon. David	New Brunswick
Wilmot, Hon. Robert Duncan	New Brunswick
Wilson, Hon. Charles	Québec

**SENATORS OF CANADA
BY PROVINCES**

FIRST PARLIAMENT
FOURTH SESSION
FEBRUARY 15, 1871 TO APRIL 14, 1871

**MEMBRES DU SÉNAT
PAR PROVINCE**

PREMIÈRE LÉGISLATURE
QUATRIÈME SESSION
15 FÉVRIER AU 14 AVRIL 1871

ONTARIO

Aikins, Hon. James Cox
Allan, Hon. George William
Benson, Hon. James Rea
Blake, Hon. Oliver
Burnham, Hon. Asa Allworth
Campbell, Hon. Alexander
Christie, Hon. David
Dickson, Hon. Walter Hamilton
Flint, Hon. Billa
Hamilton, Hon. John
Leonard, Hon. Elijah

Macpherson, Hon. David Lewis
McDonald, Hon. Donald
McMaster, Hon. William
Matheson, Hon. Roderick
Mills, Hon. Samuel
Perry, Hon. Ebenezer
Reesor, Hon. David
Seymour, Hon. Benjamin
Shaw, Hon. James
Simpson, Hon. John
Skead, Hon. James
Smith, Hon. Frank

QUEBEC/QUÉBEC

Armand, L'hon. Joseph-François
Bureau, L'hon. Jacques-Olivier
Cauchon, L'hon. Joseph-Édouard
Chaffers, Hon. William Henry
Chapais, L'hon. Jean-Charles
Cormier, L'hon. Charles
Duchesnay, L'hon. Elzéar-H. J.
Dumouchel, L'hon. Léandre
Ferrier, Hon. James
Foster, Hon. Asa Belknap
Guévremont, L'hon. Jean-Baptiste
Hamilton, Hon. John

Lacoste, L'hon. Louis
Leslie, Hon. James
Letellier de St Just, L'hon. Luc
Malhiot, L'hon. Charles
Olivier, Hon. Louis-Auguste
Panet, L'hon. Louis
Price, Hon. David Edward
Renaud, L'hon. Louis
Ryan, Hon. Thomas
Sanborn, Hon. John Sewall
Tessier, L'hon. Ulric-Joseph
Wilson, Hon. Charles

NOVA SCOTIA/NOUVELLE-ÉCOSSE

Archibald, Hon. Thomas Dickson
Bill, Hon. Caleb Rand
Bourinot, Hon. John George
Churchill, Hon. Ezra
Dickey, Hon. Robert Barry
Holmes, Hon. John

Kenny, Hon. Edward
Locke, Hon. John
Macfarlane, Hon. Alexander
McLelan, Hon. Archibald Woodbury
Miller, Hon. William
Northup, Hon. Jeremiah

NEW BRUNSWICK/NOUVEAU-BRUNSWICK

Botsford, Hon. Amos Edwin
Dever, Hon. James
Ferguson, Hon. John
Glazier, Hon. John
Hazen, Hon. Robert Leonard
McClelan, Hon. Abner Reid

Mitchell, Hon. Peter
Odell, Hon. William Hunter
Robertson, Hon. John
Steeves, Hon. William Henry
Wark, Hon. David
Wilmot, Hon. Robert Duncan

DEBATES OF THE SENATE

DÉBATS DU SÉNAT

1871

CANADA

Senate Debates

Débats du Sénat

DEBATES OF THE SENATE OF CANADA IN THE FOURTH SESSION OF THE FIRST PARLIAMENT OF CANADA

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA PENDANT LA QUATRIÈME SESSION DE LA PREMIÈRE LÉGISLATURE

Wednesday, February 15, 1871

Le mercredi 15 février 1871

This day, at three o'clock P.M., His Excellency the Governor General proceeded in state to the Chamber of the Senate, in the Parliament Buildings, and took his seat upon the Throne. The members of the Senate being assembled, His Excellency was pleased to command the attendance of the House of Commons, and that House being present, His Excellency was pleased to open the Fourth Session of the First Parliament of the Dominion of Canada, with the following Speech from the Throne:

En ce jour, à trois heures de l'après-midi, Son Excellence le Gouverneur général se rend en grande cérémonie au Sénat, dans un édifice du Parlement, et prend place sur le trône. En présence des membres du Sénat, il plaît à Son Excellence de réclamer la présence des membres de la Chambre des communes; et ceux-ci étant venus, il plaît à Son Excellence d'ouvrir la quatrième session de la première législature du Parlement de la Puissance du Canada par le discours suivant:

Honourable Gentlemen of the Senate:

Honorables Messieurs du Sénat,

Gentlemen of the House of Commons:

Messieurs de la Chambre des communes:

I have much satisfaction in meeting you at this, the usual and most convenient season of the year, and under the present auspicious circumstances of the country.

C'est avec beaucoup de plaisir que je vous rencontre à cette saison ordinaire et la plus commode de l'année, et dans les heureuses circonstances où se trouve présentement le pays.

The hope I was sanguine enough to express at the close of the last Session, that no further attempt would be made to disturb our frontier was doomed to early disappointment. The Session had scarcely closed when lawless bands assembled within the United States in great numbers, and renewed the menace of invasion.

Le confiant espoir que je crus pouvoir exprimer à la clôture de la dernière session qu'il ne serait fait aucune nouvelle tentative de trouble sur notre frontière, devait faire place à un prompt désappointement. La session venait à peine de clore, lorsque les bandes de brigands s'assemblèrent en grand nombre dans les limites des États-Unis, et menacèrent le pays d'une nouvelle invasion.

They ventured to cross the border at two points, but were promptly met and repelled. So complete and humiliating was the repulse, that the invaders lost heart and hope, threw away quantities of arms, and fell back to encumber the villages in their rear with their starving and demoralized masses.

Elles osèrent traverser les frontières sur deux points, mais elles furent promptement rencontrées et repoussées, et cela d'une manière si complète et si humiliante que les agresseurs perdirent tout courage et espoir, jetèrent bas des quantités d'armes, et dans leur fuite allèrent encombrer les villages en arrière de leurs masses affamées et démoralisées.

Our Militia rallied at the first call to arms with praiseworthy alacrity, and the spirit which pervades the country swelled their numbers with volunteers from all quarters.

Notre milice se rendit au premier appel aux armes avec un empressement digne d'éloges, et l'esprit patriotique qui règne dans le pays grossit ses rangs de volontaires accourus de tous côtés. L'autorité militaire la plus élevée a reconnu, comme il convenait, la bravoure

The gallantry displayed and the success achieved have been duly recognized by the highest Military authority, and honored, in gratifying terms of appreciation, by Her Most

Gracious Majesty. In maintaining the militia on active duty, the Government incurred an outlay to a considerable amount beyond what was provided by the votes of last Session. The accounts of their entire expenditure for the defence of the frontier will be laid before you, and I feel confident that you will pass a Bill to indemnify the Government.

My anticipations of success in regard to the Act passed for the Government of Manitoba, and the North-West Territories, and in regard to the Military Expedition, which it was necessary to despatch, have been fortunately realized.

The troops surmounted the difficulties of the long and toilsome route with endurance and intelligence. They encountered no armed opposition, and their arrival at the Red River was cordially welcomed by the inhabitants.

The people of the new province have, under the Constitution accorded to them last year, assumed all the duties of self-government, and every appearance warrants the hope that they are entering steadily upon a career of peace and prosperity.

The Legislature of British Columbia has passed an Address to Her Majesty, praying for admission into the Union, on the terms and conditions therein stated. All the papers on this important subject will be submitted, and your earnest attention is invited to them. I hope you will think that the terms are so fair as to justify you in passing a similar Address, so that the boundaries of Canada may, at an early day, be extended from the shores of the Atlantic Ocean on the one side, to the shores of the Pacific on the other.

Should such an address be adopted, it will be necessary for you to take steps to secure the early exploration and survey of a route for an Interoceanic Railway, with a view to its construction in accordance with the terms of Union.

The acquisition of the North-West Territories throws upon the Government and Parliament of the Dominion the duty of promoting their early settlement by the encouragement of immigration. This duty can be best discharged by a liberal land policy, and by opening up communications through our own country to Manitoba. The means proposed for accomplishing these purposes will be submitted for your consideration.

Her Majesty's Government has decided upon referring the fishery question, along with other questions pending between the two countries, to a Joint Commission to be named by Her Majesty's Government and the Government of the United States. On this Commission Canada

déployée et le succès remporté en cette occasion, et Sa Très Gracieuse Majesté les a honorés et appréciés en termes flatteurs. Pour maintenir la milice en devoir actif, le Gouvernement a encouru une dépense considérable, au-delà de ce qui avait été pourvu par les votes de la dernière session. Les comptes de la dépense entière pour la défense de la frontière seront mis devant vous, et j'ai l'assurance que vous passerez un Bill pour indemniser le Gouvernement.

Mes prévisions de succès à l'égard de l'Acte passé pour le gouvernement de Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et à l'égard de l'expédition militaire qu'il était nécessaire d'envoyer, se sont heureusement réalisées. Les troupes surmontèrent les difficultés d'une longue et pénible route avec fermeté et intelligence. Elles ne rencontrèrent aucune opposition armée, et les habitants firent un accueil cordial à leur arrivée. Le peuple de la nouvelle province est entré sous la constitution qui lui fut accordée l'année dernière, dans l'accomplissement des devoirs d'un gouvernement libre, et tout fait espérer qu'il entre résolument dans une carrière de paix et de prospérité.

La Législature de la Colombie Britannique a passé une Adresse à Sa Majesté demandant admission dans l'Union aux termes et conditions y mentionnées. Tous les papiers se rapportant à ce sujet important vous seront soumis et toute votre attention y est appelée. J'espère que vous serez d'avis que ces termes sont assez justes pour vous justifier de passer une semblable adresse, de manière que les limites du Canada puissent, à un jour prochain, s'étendre des bords de l'Océan Atlantique d'un côté jusqu'à ceux du Pacifique de l'autre.

Si une telle adresse est adoptée, il vous faudra prendre les mesures propres à assurer de bonne heure l'exploration et l'étude pour un chemin de fer interocéanique en vue de sa construction conformément aux termes de l'Union.

L'acquisition des Territoires du Nord-Ouest impose au Gouvernement et au Parlement de la Puissance le devoir d'en assurer le prompt établissement en encourageant l'immigration. On ne saurait mieux remplir ce devoir qu'en suivant une politique libérale dans la concession des terres, et en ouvrant des communications à travers notre propre pays jusqu'à Manitoba. Les moyens proposés pour arriver à ces fins seront soumis à votre considération.

Le Gouvernement de Sa Majesté s'est décidé à référer la question des pêcheries, ainsi que les autres questions pendantes entre les deux pays, à une Commission Conjointe, à être nommée par le Gouvernement de Sa Majesté et le Gouvernement des États-Unis. Le Canada

will be represented. This mode of dealing with the various matters in controversy will, I trust, lead to their satisfactory adjustment. Canada urges no demand beyond those to which she is plainly entitled by Treaty and the law of nations. She has pushed no claim to an extreme assertion, and only sought to maintain the rights of her own people fairly and firmly, but in a friendly and considerate spirit and with all due respect to foreign powers and international obligations. The thanks of the country are due to the Admiral on the Station and those under his command, for the valuable and efficient aid which they rendered to our cruisers during the past season in maintaining order and protecting the inshore fisheries from encroachment.

The prospect of the adoption of an international currency seems, in the present state of Europe, to be so remote, that I recommend you to consider the propriety of assimilating the currency of the Dominion without further delay.

The extension to Manitoba of the Militia and other laws of the Dominion, and their adaptation to the present circumstances of that young province, will require your attention.

The decennial census will be taken on the third day of April next, and it is believed that a more thorough and accurate system has been adopted than any that has hitherto obtained. It may be necessary to amend the act of last Session in some particulars.

Among other measures Bills will be presented to you relating to Parliamentary Elections, Weights and Measures, Insurance Companies, Savings Banks, and for the consolidation and amendment of the Inspection Laws.

Gentlemen of the House of Commons:

I have given directions that the Public Accounts shall be laid before you.

You will learn with satisfaction that the Revenue for the past year was in excess of what was estimated, and that the prospects for the current year are so encouraging that, notwithstanding the extensive public improvements which are contemplated, you will probably be able to diminish the taxation of the country.

The Estimates for the ensuing year will be submitted to you, and I feel assured that you will be of opinion that the supplies which you will be asked to vote can be granted without inconvenience to the people.

Honourable Gentlemen of the Senate, and

Gentlemen of the House of Commons:

I lay these various and weighty matters before you in full confidence that they will

sera représenté dans cette Commission. Cette manière de traiter les diverses matières en contestation en amènera, j'espère, l'ajustement satisfaisant. Le Canada n'avance aucune demande au-delà de celles auxquelles il a clairement droit d'après les traités et le droit des gens. Il n'a poussé aucune réclamation jusqu'à l'extrême, et il n'a cherché qu'à maintenir les droits de son propre peuple avec justice et fermeté, mais dans un esprit amical et modéré, et avec tout le respect qui est dû aux puissances étrangères et aux obligations internationales. Le pays doit des remerciements à l'Amiral de la station et à ceux qu'il commandait, pour l'assistance précieuse et efficace qu'ils ont rendue à nos croiseurs pendant la dernière saison, pour le maintien de l'ordre et pour la protection des pêcheries littorales contre tout empiètement.

La perspective de l'adoption d'un cours monétaire international dans l'état actuel de l'Europe parait si éloigné que je recommande à votre considération la convenance d'assimiler la monnaie de la Puissance sans plus de délai.

L'extension à Manitoba des lois de milice et autres lois de la Puissance, et leur adaptation à la condition présente de cette jeune Province, demanderont votre attention.

Le recensement décennal sera pris le troisième jour d'avril prochain, et l'on croit qu'il a été adopté un système plus complet et plus exact qu'aucun de ceux qu'on a suivis ci-devant. Il pourra être nécessaire d'amender l'Acte de la dernière session à quelques égards.

Entre autres mesures, il vous sera présenté des bills au sujet des élections parlementaires, des poids et mesures, des compagnies d'assurance, des banques d'épargnes et pour la refonte et l'amendement des lois d'inspection.

Messieurs de la Chambre des Communes:

J'ai donné ordre que les comptes publics fussent mis devant vous. Vous apprendrez avec plaisir que le revenu de l'année dernière a excédé l'estimation qui en avait été faite, et que la perspective pour l'année courante est si encourageante que, malgré les améliorations publiques considérables qu'on a en vue, vous serez probablement en état de diminuer la taxation du pays.

Le budget pour l'année prochaine vous sera soumis, et j'ai l'assurance que vous serez d'avis que les subsides que vous serez appelés à voter pourront être accordés sans inconvénient pour le peuple.

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes:

En mettant devant vous ces divers et importants sujets, j'ai la pleine confiance qu'ils atti-

engage your mature attention, and I pray that the result of your deliberations may, with the Divine blessing, prove conducive in all respects to the advancement and happiness of the country.

His Excellency having retired, the Speaker took the chair.

Robert Lemoine, Esq., took his place in due form as Clerk of the Senate.

Hon. Messrs. Macfarlane, Northup and Perry were sworn in as members of the Senate.

A Bill was introduced *pro formâ*, and some other business transacted.

On motion of **Hon. Mr. Campbell**, seconded by the **Hon. Mr. Mitchell**, it was resolved to take into consideration on Friday next the speech of His Excellency.

The House then adjourned.

reront la plus mûre attention de votre part, et je prie Dieu que le résultat de vos délibérations soit, avec la grâce divine, favorable à tous égards à l'avancement et au bonheur du pays.

Son Excellence le gouverneur général s'étant retirée, le Président ouvre la séance.

M. Robert Lemoine prend la place qui lui revient, greffier du Sénat.

Les honorables MM. MacFarlane, Northup et Perry prêtent serment.

Un bill renvoyé pour la forme est présenté, et d'autres questions sont discutées.

Sur la proposition de l'honorable M. Campbell, appuyé par l'honorable M. Mitchell, la Chambre est d'avis d'étudier, vendredi prochain, le discours de Son Excellence.

Puis le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, February 16, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

THE DECEASED SENATORS

After the usual routine proceedings,

Hon. Mr. Campbell said: It is only proper that I should draw attention to the losses that the House has sustained since we last met in this Chamber. Some of these losses have occurred in consequence of the retirement of gentlemen from the body, but others, I regret to say, from a more solemn cause. Since the close of the last session, we have lost Mr. Crawford, Mr. Ross and Mr. Anderson. As respects the latter, I cannot say as much as I can with reference to the other gentlemen, for I have only known him since 1867; but I am quite sure there are members belonging to Nova Scotia, who will bear full testimony to his worth and kindly qualities, which were so evident to all with whom he came into contact.

As respects my old and firm friends, Mr. Crawford and Mr. Ross, I wish I could say all that I desire with reference to the warm feelings of attachment that I entertain for both of them. Mr. Crawford has been gathered to his fathers, after a long life and useful career in this country. In his case death was not unexpected; he died full of years and honours, surrounded by everything calculated to soothe his parting hours. He had been in political life for many years, and a more true, loyal adherent to his political principles I had never the honour of knowing. Those who may have known him for over twenty years will bear ample testimony to his earnest and loyal spirit of friendship—to his adherence to his personal and political friends on every occasion. His last appearance in this House, I well remember, for it was in answer to an earnest request that he should come here and assist us with his support at a moment when we very much desired it. He came at a time when his health was enfeebled, but I am much relieved from the responsibility of having asked him to come here at that time, when I know that it had no injurious effect upon him, and that he was much gratified in being able to discharge his duty to his political friends. I am quite sure that all the gentlemen who were acquainted with him will join me in the statement that it was impossible to have known a firmer adherent to political principles than was the late Mr. Crawford. In private life, he was a kind friend under all circumstances—genial, straightforward and sincere.

To my kind friend, Mr. Ross, I was attached by still closer ties, which were first formed in

LE SÉNAT

Le jeudi 16 février 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

LES SÉNATEURS DÉFUNTS

À la suite de la discussion des affaires courantes,

L'honorable M. Campbell dit: Je dois attirer votre attention sur les pertes que le Sénat a subies depuis sa dernière séance. Certaines sont attribuées au départ en retraite de sénateurs, d'autres sont, hélas plus définitives. Depuis la clôture de la dernière session, nous avons perdu MM. Crawford, Ross et Anderson. Je n'ai connu ce dernier que depuis 1867, je ne saurais donc dire autant à son sujet qu'à propos des deux autres messieurs mais je suis sûr que certains représentants de la Nouvelle-Écosse témoignent de sa valeur et de sa bienveillance que tous ceux qui l'ont rencontré ne manquaient pas de remarquer.

Quant à mes vieux amis MM. Ross et Crawford, j'aimerais pouvoir vous parler longuement de la profonde affection qui nous liait. M. Crawford est mort après une longue et fructueuse carrière au service du pays. Mais sa mort ne nous a pas surpris: en effet, il nous a quittés chargé d'ans et d'honneurs, entouré de tout ce qui était propre à adoucir son départ. Il a participé à la vie politique pendant de nombreuses années, et je n'ai pas connu d'homme plus sincèrement attaché à ses principes politiques. Ceux qui le connaissaient depuis plus de vingt ans attesteront son esprit d'amitié aussi sincère que loyal, ainsi que sa fidélité envers ses amis personnels et politiques en toutes circonstances. Je me souviens bien de sa dernière apparition au Sénat, parce qu'il était venu sur notre demande pressante alors que nous avions grandement besoin de son appui. Sa santé était déjà affaiblie, mais je regrette moins de l'avoir convoqué à ce moment-là, depuis que je sais que ce déplacement n'a eu aucune conséquence néfaste pour lui, et qu'il était très heureux de pouvoir rendre service à ses amis politiques. Je suis certain que tous les sénateurs qui le connaissaient seront d'avis comme moi qu'il n'y avait pas d'homme plus inébranlable dans ses opinions politiques que M. Crawford. Dans la vie privée, il était aussi un bon ami dans toutes circonstances, jovial, franc et sincère.

Je fus lié encore plus étroitement à mon bon ami M. Ross, depuis l'époque de notre prime jeunesse jusqu'à son décès. Il a joué un rôle important dans les affaires politiques du Canada, ayant débuté très jeune dans la vie publique. Il a été mandé au Conseil législatif de l'ancienne province du Canada en 1848—il avait alors 30 ans—et quelques années plus

early youth, and have lasted to the hour of his death. His part in the political affairs of Canada has not been insignificant, for he entered into public life at an early age. He was summoned to the Legislative Council of the late Province of Canada in 1848—then in the thirty-first year of his age—and some years later was appointed Solicitor General in the Baldwin-Lafontaine Administration. Subsequently he was Attorney General for Upper Canada, and Speaker of the Legislative Council. In 1858, he joined the Government of the day, and accepted the office of Receiver General, and still later the Presidency of the Executive Council, uniting with it the duties of Minister of Agriculture and Statistics. His aptness for official life was well illustrated by the readiness with which he adapted himself to the duties of the various offices he filled. Those who have only known him since the Union cannot appreciate his strong determination and his political experience and tact, as well as others who were acquainted with him for a longer term of years. Few men were better able to instruct us in constitutional principles than he was. Like Mr. Crawford he was unswerving in his political alliances, and always anxious to do good for his country, but whilst unwavering in his opinions, he could make allowance for those who conscientiously differed from him. It is needless I should detail at length the many services he performed for the country in the course of his political career. Well do I remember his part in the settlement of a question which long agitated this country, namely, the Clergy Reserves. It was owing very much to his exertions in England—particularly to his determination of character and his thorough comprehension of the question—that the bill was passed through Parliament, which enabled us to deal with that question. On that occasion, he had many powerful influences to contend against. Men of high position in Ontario were exercising their influence in England—in the House of Lords and in the Commons; he nevertheless succeeded in achieving his object. We also know the great interest he took in the Grand Trunk Railway, and the ability and perseverance with which he managed its affairs when connected with the management of that important work in its inception. But these are mere items in the long list of his useful public services. I would fain say more, but as I speak, my feelings overpower me, and I must ask the House to excuse me from adding more at present.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I will add very little to what has been said by the Hon. Postmaster General. I feel that he sincerely regrets the loss of Mr. Ross and Mr. Crawford. Although I cannot go as far as the hon. member in speaking of their political services, yet I know that they were both just and honest in

tard, il fut nommé solliciteur général dans le ministère Baldwin-Lafontaine, puis occupa les postes de procureur général du Haut-Canada, et d'orateur du Conseil législatif. En 1858, il accepta la charge de receveur général puis celle de président du Conseil exécutif tout en étant ministre de l'Agriculture et de la Statistique. La promptitude avec laquelle il s'est adapté aux tâches de ses diverses fonctions prouve son aptitude à la vie publique. Ceux qui ne le connaissaient que depuis la Confédération ne peuvent apprécier sa grande fermeté, son expérience politique et son tact de la même façon que ceux qui le fréquentaient depuis nombre d'années. Peu d'hommes pouvaient nous en apprendre davantage que M. Ross en matière de principes constitutionnels. De même que M. Crawford, il était inébranlable dans ses alliances politiques et toujours désireux d'agir dans l'intérêt de son pays; quoique ferme dans ses opinions, il respectait ceux qui en conscience, étaient en désaccord avec lui. Point n'est besoin d'énumérer longuement tous les services qu'il a rendus au pays durant sa carrière politique. Je me souviens très bien du rôle qu'il a joué dans le règlement d'une question qui a longtemps bouleversé ce pays, c'est-à-dire les réserves du clergé. Si le Parlement a adopté la loi qui a permis de trancher cette question, c'est en grande partie dû aux efforts que M. Ross a déployés en Angleterre et surtout à cause de son caractère résolu et de sa pleine compréhension de la question. Il dut à ce moment-là lutter contre de fortes oppositions. En effet des personnages haut placés en Ontario exerçaient leur influence en Angleterre à la Chambre des Lords et à la Chambre des Communes; mais il a tout de même atteint son but. Nous savons aussi tout l'intérêt qu'il a porté à la construction du chemin de fer Grand-Tronc et avec quelle compétence et persévérance il a participé à la gestion de cet important projet lors des premiers travaux. Mais ce ne sont là que quelques-uns des grands services qu'il a rendus au pays. Je m'étendrais volontiers sur le sujet, mais tandis que je parle je ne peux contenir mon émotion et je prie la Chambre de me dispenser de poursuivre davantage.

L'honorable M. Letellier de St Just: J'ajouterai très peu de commentaires au discours de l'honorable ministre des Postes. Je pense qu'il déplore sincèrement la perte de MM. Ross et Crawford. Bien que je ne puisse en dire autant que M. Campbell au sujet des services politiques qu'ils ont rendus au pays, je sais qu'ils

purpose, and for this reason I entertain a high respect for their memories. I have known Mr. Ross for a long period of time; I have been an intimate friend of his; I have also known Mr. Crawford, and both of them were eminently generous in their public and private relations. We have always had that respect for each other which gentlemen of this house should feel. With the Postmaster General I deplore their loss, and pay this tribute of respect to their memories. I would say more, but I am speaking in a language not as familiar as the one in which I generally speak; but what I am now saying concerning the loss of these gentlemen is the sincere expression of my regrets. As respects Mr. Anderson, I cannot help feeling that his sudden decease must have been materially hastened by the sad loss of his son last winter in the ill-fated "City of Boston". I will not say more, but will simply add that we should not fail to keep sacred the memories of the men who have left us.

Hon. Mr. Dickey—As reference has been made to a deceased Nova Scotian Senator, it would be certainly unbecoming in me and contrary to my feelings were I to remain silent on this occasion. As respects Mr. Anderson, I may claim not only to have had his personal friendship but to have been politically connected with him, since we were both members of the Legislative Council of Nova Scotia. It is true for the greater part of that time we were not politically allied, but I am on that account a still more impartial witness of his straightforward integrity of character. With regard to his deportment in this body you are as well able as myself to judge. I can speak of him, during the time of my acquaintance with him, as a man of integrity, and of strong adherence to principle. As a legislator he brought to the councils of his country a very great amount of commercial knowledge, and on that account especially, we have suffered a loss which we cannot easily replace. With respect to Mr. Ross, my acquaintance dates so long back as some thirteen years ago—at the time when we were co-delegates to the Colonial Office—and then I formed an opinion of that honourable gentleman, which I never since changed. It would be a waste of words to add anything to what the Postmaster General has said. On public grounds we have sustained a great loss, for Mr. Ross brought to the consideration of public business an admirable tact and a wonderful fund of knowledge of public matters and of constitutional law. We, who have been endeavouring to mould our institutions into form, know full well how useful are the services of such a man as the one whose loss we now deplore. I must also pay my tribute of respect to the straightforward demeanour of Mr. Crawford. It is only neces-

étaient tous deux justes et honnêtes; c'est pourquoi ils demeurent à mes yeux deux hommes des plus respectables. Je connaissais M. Ross depuis longtemps, j'étais même un de ses amis intimes; je connaissais également M. Crawford et tous deux ont été éminemment libéraux dans leurs relations publiques et personnelles. Nous nous sommes toujours témoigné le respect que les membres de cette Chambre doivent avoir les uns pour les autres. Je me joins donc au ministre des Postes pour déplorer leur perte et leur rendre hommage. J'en dirais davantage à leur sujet s'il m'était aussi aisé de m'exprimer en anglais qu'en français; mais les paroles que je prononce au sujet de la perte de ces honorables sénateurs constituent la sincère expression de mes regrets. En ce qui concerne M. Anderson, je suis enclin à penser que son décès subit a été sensiblement précipité par la perte de son fils disparu l'hiver dernier dans le désastre du «city of Boston.» Avant de terminer, je veux simplement ajouter que nous ne devons pas manquer de conserver le souvenir de ceux qui nous ont quittés.

L'honorable M. Dickey: Comme on a fait allusion à un défunt sénateur de la Nouvelle-Écosse, je ne saurais me taire vu les circonstances et les sentiments que j'éprouve. En ce qui concerne M. Anderson, je peux dire qu'il était non seulement un de mes amis personnels mais aussi un de mes collègues politiques, puisque nous faisons tous deux partie du conseil législatif de la Nouvelle-Écosse. Même si la plupart du temps nous n'avions pas les mêmes opinions politiques, je ne suis que meilleur témoin de sa franchise et de son honnêteté. Vous avez pu juger de sa conduite au sénat aussi bien que moi. J'ai toujours connu M. Anderson comme un homme intègre fermement attaché à ses principes. En tant que législateur, il a apporté aux conseils de son pays sa grande compétence en commerce et il sera très difficile de le remplacer. Quant à M. Ross, je le connaissais depuis treize ans lorsque nous étions tous deux délégués au Ministère des Colonies, et j'ai toujours gardé la même opinion de cet homme honorable. Il est inutile d'ajouter à ce que le ministre des Postes a dit. Sa disparition représente aussi une lourde perte sur le plan public: en effet, M. Ross a brillé dans les affaires publiques par son tact et son large bagage de connaissances en cette matière et en droit constitutionnel. Nous, qui avons tenté de donner à nos institutions une forme acceptable, reconnaissons les grands services rendus par l'homme dont nous déplorons présentement la perte. Je dois aussi rendre hommage à M. Crawford pour l'attitude franche qu'il a maintenue tout au long de sa carrière politique. Il suffit de prononcer son nom ici pour que tout le monde atteste sa valeur. C'est pourquoi je dois ajouter ce simple tribut à la mémoire de nos défunts, et si le règlement

sary to mention his name here, to evoke a universal testimony to his worth. On these grounds, I must add this feeble tribute to the memories of the gentlemen who have left us, and if it be in accordance with the practice of the House, I would like to see a resolution passed unanimously to adjourn the Senate for a few hours in recognition of the loss we have sustained.

On motion of **Hon. Mr. Campbell**, seconded by **Hon. Mr. Dickey**, it was then resolved that the House do adjourn out of respect to the gentlemen whose decease they all so deeply deplored.

The House then adjourned.

du Sénat le permet, j'aimerais que l'on vote à l'unanimité une proposition visant à suspendre la séance pour quelques heures en hommage aux sénateurs décédés.

Sur la proposition de l'honorable M. Campbell, appuyée par l'honorable M. Dickey, les sénateurs sont d'avis de s'ajourner par respect pour ceux dont ils déplorent la perte.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Friday, February 17, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock, and the ordinary routine business was transacted.

THE ANSWER TO THE SPEECH

Hon. Mr. Macfarlane said that he had much gratification in rising to move the Address in answer to the Speech, for he believed that the language of that Speech commended itself to the sound sense and judgment of the people of the Dominion. He had not the honour, last session, of a seat in the House, but he well remembered the excitement that existed everywhere, on account of the rebellion which had broken out at Red River, and threatened for a while the peace of the Dominion. The policy pursued by the Government had happily settled what was likely to be a great difficulty at one time; and we had now the satisfaction of knowing that peace and order prevailed throughout our new Province of Manitoba, and that we would soon see its representatives in Parliament prepared to take their share in the legislation of our common country. Another matter mentioned in the speech was the raid upon an unoffending people by bands of Fenian marauders. All recollected the excitement that arose from one end of the country to the other, and the promptness with which our volunteers sprung to meet and repel the invader. Although the volunteers in the distant Maritime Provinces were unable to aid their fellow subjects of Ontario and Quebec on that occasion, yet they sympathized most heartily with their brave efforts, and would gladly have responded to any call that might have been made upon their services. (Hear, hear.) Now the House met under very different circumstances compared with those at the close of the last Session. No alarm of invasion was sounded, but peace reigned from one end of the Confederation to the other. The people of Manitoba were organizing their Government, and preparing to assist in the maturing of such measures as would promote their own prosperity and at the same time strengthen the ties that bind them to Canada. Then the House was informed by His Excellency that British Columbia was asking for admission into the Dominion, and that our Territory would soon stretch from the Atlantic to the Pacific shores. The only portions of British America that now remained outside of the Confederation were the Islands of Prince Edward and Newfoundland, but he trusted that they would soon see the necessity of uniting their fortunes with their sister Colonies. He was convinced, indeed, that the people of Prince Edward Island were already beginning to understand

LE SÉNAT

Le vendredi 17 février 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures, et les affaires courantes ordinaires sont discutées.

RÉPONSE AU DISCOURS DU TRÔNE

L'honorable M. Macfarlane dit que c'est avec plaisir qu'il répond au discours du Trône parce qu'il croit que le contenu de celui-ci en appelle au bon sens et au jugement du peuple canadien. Il n'avait pas l'honneur de siéger au Sénat lors de la dernière session, mais il se rappelle très bien l'agitation qui régnait partout, suite à la révolte qui avait éclaté à la Rivière Rouge et qui avait menacé la paix de la Puissance pendant quelque temps.

Le gouvernement dût alors faire face à maintes difficultés; nous avons maintenant la satisfaction d'apprendre que la paix et l'ordre règnent dans la nouvelle province du Manitoba, et que bientôt nous verrons ses représentants au Parlement participer à l'élaboration des lois de notre pays. Un autre point du discours portait sur l'attaque de groupes de Fénéens contre le peuple canadien. Tous se rappellent l'animation qui a soulevé tout le pays, et la rapidité avec laquelle nos volontaires ont repoussé les envahisseurs. Les volontaires des lointaines provinces Maritimes ont été alors incapables de se joindre à leurs compatriotes de l'Ontario et du Québec, dont ils ont sincèrement appuyé les efforts de bravoure, ils étaient prêts à accourir au moindre appel (Bravo!). La Chambre siège maintenant dans des circonstances bien différentes de celles qui prévalaient à la clôture de la dernière Session. Aucun signal d'invasion ne retentit et la paix règne par tout le pays. Les habitants du Manitoba organisent leur gouvernement et se préparent à participer à l'élaboration de mesures qui favoriseront la prospérité de leur province et qui, en même temps, resserreront les liens entre le Manitoba et le Canada. Puis Son Excellence a déclaré à la Chambre que la Colombie-Britannique demande l'entrée dans la Puissance, notre territoire s'étendra donc bientôt de l'Atlantique au Pacifique. L'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve sont maintenant les seuls territoires de l'Amérique britannique à ne pas faire partie de la Confédération, mais Son Excellence est assurée que ces provinces verront bientôt la nécessité de s'unir aux autres colonies. En effet, il est convaincu que les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard commencent déjà à comprendre l'erreur qu'ils commettent en ne se joignant pas à l'Union. Une des questions à laquelle les provinces Maritimes accordent le plus d'importance est celle des pêcheries. Il est impossible d'en discu-

the mistake they were making in remaining outside of the Union. One of the questions in which the Maritime Provinces took the deepest interest was that respecting the fisheries. It was impossible to discuss the question at that stage, when the papers were not before the House, but he could say that there was a conviction everywhere in Canada that the Commission which had been appointed would be able to arrive at results which would meet with the approval of Canadians. It was with great pleasure that he found that Canada was represented in the Commission by an able statesman, who would have to come before Parliament, and explain fully the arrangements that might be made. He hoped that those arrangements would lead to an amicable adjustment of all the vexatious questions before the Commission ere many months passed away. As respects the census, there was a universal desire that it should be as perfect as possible, in order that the resources of the Dominion might be shown to compare favorably with those of far older countries. He had no doubt himself that the Dominion would be proved to be making steady progress, equal to, if not greater than that of the adjacent States. Reference was also made to the assimilation of the Currency; and though, as a Nova Scotian, he felt a good deal attached to the Currency in use in that Province, still he was prepared to consider the whole question in a fair and impartial spirit. He would, of course, prefer to see the Nova Scotia currency adopted, but, nevertheless, if he and his friends were obliged to yield their wishes, it would only afford another illustration of the self sacrificing spirit of Nova Scotians (laughter). The last and most gratifying portion of the speech to many persons would be the announcement that the Government were able to meet Parliament with a largely increased surplus revenue, notwithstanding the heavy expenditures they were necessarily obliged to meet. No more gratifying statement could be made to the friends of Confederation, who had always combated the alarmists when they asserted that the scheme of Union would only tend to increase the burthens of the country. The people had now experience of the working of the Confederation for several years and no one could say that it had failed to meet the expectations of those who had been its promoters and advocates through good and evil report. With such facts before the House, they had indeed a cause for gratification; and the country no doubt would fully appreciate the efforts of those who had been instrumental in bringing about such satisfactory results. Much more might be said on the subject, but he felt it was unnecessary at that time, and he would, therefore, content himself with moving the following answer to the speech, with which His Excellency had been pleased to open the Session:

ter à ce stade car les documents ne sont pas en Chambre, mais Son Excellence peut affirmer que partout au Canada, les gens sont convaincus que les résultats qu'obtiendra la Commission nommée satisferont les Canadiens. C'est avec grand plaisir qu'elle constate que le Canada est représenté à la Commission par un homme d'État compétent, qui devra expliquer en détail au Parlement les arrangements qui pourraient être faits. Il espère que ceux-ci mèneront à un accord à l'amiable au sujet des questions fâcheuses à être traitées par la Commission. En ce qui a trait au recensement, tous souhaitent qu'il soit aussi complet que possible afin que les ressources de la Puissance puissent se comparer favorablement à celles des vieux pays. Selon Son Excellence, il sera prouvé que la Puissance marque un progrès continu, égal sinon plus élevé que celui des États voisins. Elle fait aussi mention de l'uniformisation de la monnaie. Même si le sénateur est fortement attaché, en tant que citoyens de la Nouvelle-Écosse à la monnaie utilisée dans sa province, il est prêt à considérer la question de façon juste et impartiale. Il préférerait naturellement que soit adoptée la monnaie de la Nouvelle-Écosse; toutefois, si avec ses amis il se trouvait dans l'obligation d'y renoncer, on verrait là une illustration de l'esprit d'abnégation des habitants de la Nouvelle-Écosse (rires). A plusieurs canadiens le dernier point du discours apparaît le plus agréable: le gouvernement informe le Parlement qu'un excédent de revenu très élevé a été réalisé, en dépit des dépenses considérables qui ont dû être effectuées. Aucune déclaration ne pouvait réjouir davantage les partisans de la Confédération, opposés depuis toujours aux alarmistes qui soutenaient que le projet de l'union ne ferait qu'augmenter le fardeau du pays. Le régime de la Confédération est en vigueur depuis plusieurs années et personne ne peut dire qu'il n'est pas conforme aux prévisions de ses promoteurs et défenseurs en toutes circonstances. De tels faits présentés en Chambre réjouissent et l'État appréciera sans doute les efforts de ceux qui ont contribué à l'obtention de résultats aussi satisfaisants. On pourrait élaborer plus longuement sur ce sujet mais ce serait inutile à l'heure actuelle; le sénateur propose donc en réponse au discours du trône prononcé par Son Excellence à l'ouverture de la Session:

Que l'adresse suivante soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général pour remercier respectueusement Son Excellence de son gracieux discours aux deux Chambres du Parlement.

A Son Excellence le Très-Honorable *John, Baron Lisgar, de Lisgar et Bailieborough*, comté de Cavan, Irlande, de la Pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et Baronnet, l'un des Membres du Très-Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier Grand-

That the following Address be presented to His Excellency the Governor General; to offer the respectful thanks of this House to His Excellency, for the gracious speech which His Excellency has been pleased to make to both Houses of Parliament, namely:—

To His Excellency the Right Honourable John, Baron Lisgar, of Lisgar and Bailieborough, in the County of Cavan, Ireland, in the Peerage of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and a Baronet, one of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, Knight Grand Cross of the Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint George, Governor General of Canada, and Governor and Commander-in-Chief of the Island of Prince Edward.

May it please Your Excellency:

We, Her Majesty's loyal subjects, the Senate of Canada, in Parliament assembled, respectfully thank Your Excellency for your gracious speech at the opening of this Session.

We thank Your Excellency for the expression of your satisfaction in meeting us at this, the usual and most convenient season of the year, and under the present auspicious circumstances of the country.

We regret to learn from your Excellency that the hope Your Excellency was sanguine enough to express at the close of the last Session, that no further attempt would be made to disturb our frontier, was doomed to early disappointment; that the Session had scarcely closed when lawless bands assembled within the United States in great numbers, and renewed the menace of invasion; and that they ventured to cross the border at two points.

It gives us great satisfaction, however, to be informed by Your Excellency that the invaders were promptly met and repelled; that so complete and humiliating was the repulse, that they lost heart and hope, threw away quantities of arms, and fell back to encumber the villages in their rear, with their starving and demoralized masses; that our Militia rallied at the first call to arms with praiseworthy alacrity, and the spirit which pervades the country, swelled their numbers with volunteers from all quarters; and that the gallantry displayed and the success achieved, have been duly recognized by the highest military authority, and honoured, in gratifying terms of appreciation, by Her Most Gracious Majesty.

Your Excellency having been pleased to state that in maintaining the Militia on active duty, the Government incurred an outlay to a considerable amount beyond what was provided by the votes of last Session, and that the

Croix de l'ordre très-distingué de Saint Michel et Saint George, Gouverneur-Général du Canada, et Gouverneur et Commandant en chef de l'Île-du-Prince-Édouard.

Plaise à Votre Excellence:

Nous, loyaux sujets de Sa Majesté, les Sénateurs du Canada, assemblés en Parlement, remercions respectueusement Votre Excellence du gracieux discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la présente session.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir exprimé le plaisir qu'Elle éprouve à nous rencontrer à cette saison ordinaire et la plus commode de l'année et dans les heureuses circonstances où se trouve présentement le pays.

Nous avons appris avec peine de Votre Excellence que le confiant espoir qu'Elle crut pouvoir exprimer, à la clôture de la dernière session, qu'il ne serait fait aucune nouvelle tentative de trouble sur notre frontière, devait faire place à un prompt désappointement; que la session venait à peine de clore, lorsque des bandes de brigands s'assemblèrent en grand nombre dans les limites des États-Unis, et menacèrent le pays d'une nouvelle invasion, et qu'elles osèrent traverser les frontières sur deux points. Mais nous nous réjouissons beaucoup, toutefois, d'apprendre de Votre Excellence que les agresseurs furent promptement rencontrés et repoussés, et cela, d'une manière si complète et si humiliante, qu'ils perdirent tout courage et espoir, jetèrent bas des quantités d'armes, et dans leur fuite, allèrent encombrer les villages en arrière de leurs masses affamées et démoralisées; que notre milice se rendit au premier appel aux armes avec un empressement digne d'éloges et que l'esprit patriotique qui règne dans le pays grossit ses rangs de volontaires accourus de tous côtés; que l'autorité militaire la plus élevée a reconnu, comme il convenait, la bravoure déployée et le succès remporté en cette occasion, et que Sa Très-Gracieuse Majesté les a honorés et appréciés en termes flatteurs. Votre Excellence ayant bien voulu faire connaître que, pour maintenir la milice en devoir actif, le Gouvernement a encouru une dépense considérable au-delà de ce qui avait été pourvu par les votes de la dernière session, et que les comptes de la dépense entière pour la défense de la frontière seront mis devant nous, nous nous occuperons attentivement de tous bills pour indemniser le gouvernement que Votre Excellence fera mettre devant nous.

C'est avec un sentiment de plaisir que nous apprenons de Votre Excellence que ses prévisions de succès à l'égard de l'acte passé pour le gouvernement de Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et à l'égard de l'expédition militaire qu'il était nécessaire d'envoyer, se

accounts of the entire expenditure for the defence of the frontier will be laid before us; we beg leave to assure Your Excellency that we will give our best attention to any Bill to indemnify the Government which Your Excellency may cause to be laid before us.

We rejoice to hear from Your Excellency that your anticipation of success in regard to the Act passed for the Government of Manitoba, and the North West Territories, and in regard to the Military Expedition, which it was necessary to despatch, have been fortunately realized; that the troops surmounted the difficulties of the long and toilsome route with endurance and intelligence; that they encountered no armed opposition, and their arrival at the Red River was cordially welcomed by the inhabitants; that the people of the new Province have, under the Constitution accorded to them last year, assumed all the duties of self-government, and that every appearance warrants the hope that they are entering steadily upon a career of peace and prosperity.

We thank Your Excellency for informing us that the Legislature of British Columbia has passed an Address to Her Majesty, praying for admission into the Union, on the terms and conditions therein stated; and we beg to assure your Excellency that our earnest attention will be given to the papers on this important subject, which your Excellency is pleased to say will be submitted to us; and it will give us great pleasure to find the terms so fair as to justify us in passing a similar Address, so that the boundaries of Canada may, at an early day, be extended from the shores of the Atlantic Ocean on the one side, to the shores of the Pacific on the other.

Should such an address be adopted, we will give our best consideration to the question of taking steps to secure the early exploration and survey of a route for an Interoceanic Railway, with a view to its construction in accordance with the terms of Union.

We agree with Your Excellency that the acquisition of the North-West Territories throws upon the Government and Parliament of the Dominion the duty of promoting their early settlement by the encouragement of immigration; and that this duty can be best discharged by a liberal land policy, and by opening up communications through our own country to Manitoba. The means proposed for accomplishing these purposes, when submitted to us, will receive our attentive consideration.

We thank your Excellency for informing us that Her Majesty's Government has decided upon referring the fishery question, along with other questions pending between the two countries, to a Joint Commission, to be named by

sont heureusement réalisées; que les troupes surmontèrent les difficultés d'une longue et pénible route avec fermeté et intelligence, qu'elles ne rencontrèrent aucune opposition armée; que les habitants firent un accueil cordial à leur arrivée, que le peuple de la nouvelle province est entré, sous la constitution qui lui fut accordée l'année dernière, dans l'accomplissement des devoirs d'un gouvernement libre, et que tout fait espérer qu'il entre résolument dans une carrière de paix et de prospérité.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir annoncé que la législature de la Colombie-Britannique a passé une Adresse à Sa Majesté, demandant admission dans l'Union aux termes et conditions y mentionnés; nous prenons la liberté d'assurer à Votre Excellence que nous donnerons une attention particulière aux papiers se rapportant à ce sujet important, qui, comme Votre Excellence veut bien nous en informer, seront soumis à notre examen; et nous aurons beaucoup de plaisir à trouver que ces termes sont assez justes pour nous justifier à passer une semblable adresse, de manière que les limites du Canada puissent, à un jour prochain, s'étendre des bords de l'Océan Atlantique d'un côté jusqu'à ceux du Pacifique de l'autre.

Si une telle adresse est adoptée, nous consacrerons toute notre attention aux mesures à prendre pour assurer de bonne heure l'exploration et l'étude d'un chemin de fer interocéanique, en vue de sa construction, conformément aux termes de l'Union.

Nous pensons avec Votre Excellence que l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest impose au Gouvernement et au Parlement de la Puissance le devoir d'en assurer le prompt établissement en encourageant l'immigration, et qu'on ne saurait mieux remplir ce devoir qu'en suivant une politique libérale dans la concession des terres, et en ouvrant des communications à travers notre pays jusqu'à Manitoba. Les moyens proposés pour arriver à ces fins seront mûrement considérés lorsqu'ils nous auront été soumis.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir informés que le gouvernement de Sa Majesté s'est décidé à référer la question des pêcheries, ainsi que les autres questions pendantes entre les deux pays, à une commission conjointe, à être nommée par le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement des États-Unis, et que le Canada sera représenté dans cette commission; et, avec Votre Excellence, nous espérons que cette manière de traiter les diverses matières en contestation en amènera l'ajustement satisfaisant. Le Canada, comme le dit Votre Excellence, n'avance aucune demande au-delà de celles auxquelles il a clairement droit d'après les traités et le droit des

Her Majesty's Government and the Government of the United States, and that on this Commission, Canada will be represented; and with your Excellency, we trust that this mode of dealing with the various matters in controversy will lead to their satisfactory adjustment. Canada, as your Excellency states, urges no demand beyond those to which she is plainly entitled by treaty and the law of nations; and we rejoice to learn that she has pushed no claim to an extreme assertion, and only sought to maintain the rights of her own people fairly and firmly, but in a friendly and considerate spirit, and with all due respect to foreign powers and international obligations.

We cordially agree with your Excellency, in saying that the thanks of the country are due to the Admiral on the Station and those under his command, for the valuable and efficient aid which they rendered to our cruisers, during the past season, in maintaining order and protecting the inshore fisheries from encroachment.

We agree with Your Excellency in opinion that the prospect of the adoption of an international currency seems, in the present state of Europe to be remote, and we thank Your Excellency for recommending us to consider the propriety of assimilating the currency of the Dominion without further delay.

We beg leave to assure your Excellency, that any measures which may be submitted to us for the extension to Manitoba of the Militia and other laws of the Dominion, and their adaptation to the present circumstances of that young Province, will receive our best attention.

We thank your Excellency for informing us that the decennial census will be taken on the third day of April next; that it is believed that a more thorough and accurate system has been adopted than any that has hitherto obtained, and that it may be necessary to amend the Act of last Session in some particulars.

We shall not fail to give an earnest and attentive consideration to the Bills relating to Parliamentary Elections, Weights and Measures, Insurance Companies, Savings Banks, and for the consolidation and amendment of Inspection Laws, which your Excellency is pleased to inform us will, among other measures, be presented to us.

We are grateful to Your Excellency for the assurance that you lay these various and weighty matters before us in full confidence that they will engage our mature attention; and we unite with Your Excellency in praying that the result of our deliberations may, with the Divine blessing, prove conducive in all respects to the advancement and happiness of the country.

gens: et nous nous réjouissons d'apprendre qu'il n'a poussé aucune réclamation jusqu'à l'extrême, et n'a cherché qu'à maintenir les droits de son propre peuple avec justice et fermeté, mais dans un esprit amical et modéré, et avec tout le respect qui est dû aux puissances étrangères et aux obligations internationales.

Nous nous unissons cordialement à Votre Excellence pour dire que le pays doit des remerciements à l'amiral de la station et à ceux qu'il commandait, pour l'assistance précieuse et efficace qu'ils ont rendue à nos croiseurs pendant la dernière saison, pour le maintien de l'ordre et pour la protection des pêcheries littorales contre tout empiétement.

Nous sommes d'avis avec Votre Excellence que la perspective de l'adoption d'un cours monétaire international, dans l'état actuel de l'Europe, paraît être éloignée, et nous remercions Votre Excellence d'avoir recommandé à notre considération la convenance d'assimiler la monnaie de la Puissance sans plus de délai.

Nous avons l'honneur d'assurer à Votre Excellence que les mesures qui pourront nous être soumises pour étendre à Manitoba les lois de milice et autres lois de la Puissance, et leur adaptation à la condition présente de cette jeune province seront l'objet de notre sérieuse considération.

Nous remercions Votre Excellence de nous avoir informés que le recensement décennal sera pris le troisième jour d'avril prochain, que l'on croit qu'il a été adopté un système plus complet et plus exact qu'aucun de ceux qu'on a suivis ci-devant, et qu'il pourra être nécessaire d'amender l'acte de la dernière session à quelques égards. Nous ne manquerons pas d'étudier avec soin les bills qui, comme Votre Excellence a bien voulu nous en informer, nous seront, entre autres mesures, présentés au sujet des élections parlementaires, des poids et mesures, des compagnies d'assurance, des banques d'épargnes, et pour la refonte et l'amendement des lois d'inspection.

Nous sommes reconnaissants envers Votre Excellence de ce qu'Elle nous assure qu'en mettant devant nous ces divers et importants sujets, Elle a la pleine confiance qu'ils attireront notre mûre attention, et nous prions Dieu avec Votre Excellence que le résultat de nos délibérations soit, avec la grâce divine, favorable à tous égards à l'avancement et au bonheur du pays.

Hon. Mr. Armand felt grateful for the honour conferred upon him in inviting him to second the resolution for an Address under the present auspicious circumstances. Thanks to a kind Providence and to the liberal laws which govern us, the country enjoyed peace and prosperity. But this prosperity would increase, if the Government and people united in encouraging all attempts made to open up direct communication between the various sections and parts of the Dominion. He was happy to know that such attempts were now being made. Enterprising men, men of large capital, either individually or by forming societies, had seen the immense advantages to be derived by the country from such important works. Railroads were now being constructed in various parts of the Dominion, but he hoped that the Government would unite with those enterprising men he was alluding to. He then referred to the necessity of constructing the Georgian Bay and Ottawa Canal, by means of which the whole of the Western trade could be carried, thus opening to navigation and agriculture, the immense and fertile valley which lies between the Bay and the Ottawa District. The hon. gentleman then referred to the state of our Militia and said that the loyalty and patriotism displayed by the Volunteers were a source of pride to Canada—the alacrity with which they rallied at the first call to arms, and the gallantry which they displayed in action were gratifying to our national honour—they nobly performed their duty, and deserved the praise and gratitude of the whole Dominion. Referring to the annexation of the North-West, he attributed the success achieved by the peaceful settlement of that question to the liberal policy adopted during the last session with regard to the treatment of the inhabitants of that Territory. By the annexation of the North-West, the limits of the Dominion of Canada extended from the Atlantic to the Pacific, being the largest Territory possessed by any nation on the face of the earth with the exception of Russia. The hon. gentleman then praised the action of the Government in bringing in measures for the assimilation of the Currency of the Dominion, and for the regulating of weights and measures, and for the consolidation and amendment of the Inspection Laws. These measures, if adopted, would no doubt be a great benefit to the country. He (Mr. Armand) would not close his remarks without referring to the friendly relations which should exist between the different national elements which compose the population of this great Dominion; if all nationalities, French, English, Scotch and Irish remained united, then there was nothing to be dreaded for the future prosperity of the country. Many might have political opinions differing from their neighbours, but all should be united on one question, that is, in the upholding of the honour of our country, and in

L'honorable M. Armand est reconnaissant de l'honneur qu'on lui a accordé en lui demandant d'appuyer la proposition d'adoption d'une Adresse dans les circonstances actuelles favorables. Grâce à la divine Providence et aux lois libérales qui nous gouvernent, la paix et la prospérité règnent au pays. Cette prospérité augmenterait si le gouvernement et le peuple canadien encourageaient de pair les tentatives d'établissement de communications directes entre les diverses sections et régions de la Puissance. Il est heureux d'apprendre que de tels efforts sont tentés. Les hommes entrepreneurs et les détenteurs de capitaux importants, individuellement ou groupés en sociétés, ont perçu les immenses avantages de ces importants travaux. La construction de chemins de fer est maintenant amorcée dans diverses régions de la Puissance, mais il espère que le gouvernement se joindra aux hommes entrepreneurs auxquels il fait allusion. Il fait ensuite mention de la nécessité d'aménager la baie Georgienne et de construire le canal Rideau par lesquels s'effectuerait tout le commerce de l'Ouest; ainsi l'immense vallée fertile entre la baie et la région d'Ottawa serait ouverte à la navigation et à l'agriculture. L'honorable sénateur affirme, au sujet de notre Milice, que la loyauté et le patriotisme des volontaires sont une source d'honneur pour le Canada; l'empressement avec lequel ils se sont alliés dès le premier appel aux armes et la bravoure qu'ils ont déployée contribuent grandement à l'honneur national. Ils se sont noblement acquittés de leur tâche et méritent l'éloge et la gratitude de toute la Puissance. Il attribue le succès du règlement pacifique de la question de l'annexion des Territoires du Nord-Ouest à la politique libérale adoptée à la dernière session sur la façon de traiter les habitants de ce territoire. Avec l'annexion des Territoires du Nord-Ouest, les frontières de la Puissance du Canada s'étendent de l'Atlantique au Pacifique, le plus grand territoire possédé par une nation, exception faite de la Russie. Puis, l'honorable sénateur fait l'éloge du gouvernement qui a déposé des projets de loi pour l'uniformisation de la monnaie, pour la réglementation des poids et mesures et pour l'unification et la modification des lois sur l'inspection. Le pays pourrait grandement bénéficier de l'adoption de ces projets de loi. Il (M. Armand) ne veut pas terminer sans faire allusion aux rapports amicaux qui devraient exister entre les personnes de différentes nationalités qui forment la population de la Puissance: si les citoyens d'origine française, anglaise, écossaise et irlandaise restaient unis, il n'y aurait rien à craindre pour la prospérité future du pays.

Les opinions politiques de chacun peuvent différer, mais tous devraient s'entendre sur une question, soit le maintien de l'honneur de notre pays, en s'efforçant par tous les moyens

endeavouring by every possible means to promote its interests. Speaking of the appointment of the Anglo-American High Commission, in view of the settlement of the questions and troubles arising from the fisheries, he sincerely trusted and felt convinced that the joint efforts of the distinguished men who composed that Commission, would establish an everlasting peace between the two countries, and prove conducive to the advancement and prosperity of the Dominion.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that he did not agree with the gentlemen who had just spoken in their lavish encomiums of the subject matter of the speech, yet he could heartily join them in congratulating the country on the successful repulse of the Fenian invaders last summer. The volunteers certainly deserved all the credit they received in so promptly answering the call of duty. It would be remembered also, that on that occasion the regular troops took an active part in assisting the militia to drive the marauding bands from our soil, and our thanks were due to them as well as to our own people. It was, however, very significant that since that time, the British regulars had been withdrawn from this country and the defence of Canada virtually left in the hands of her own people. Now he was among those who entertained the opinion that when the Government met the House during the present Session their first duty was to inform the country of the reason of this withdrawal, and not leave everybody entirely in the dark. It was but due to the people of the Dominion that they should know the intentions of the British Government in relation to the future defence of the Dominion—whether we should have to quell rebellions and repel invasions without aid from the parent state. In his opinion this speech was as remarkable for its omissions as for its enunciations of policy. Certain questions were completely ignored.

Hon. Mr. Campbell—You would not have the speech longer.

Hon. Mr. Letellier de St Just—How was it that there was no reference to the improvement of the inland navigation of the Dominion? It was well known that the question of improving the navigation of the St. Lawrence, and the connection between the Gulf and the Bay of Fundy was one of great interest to the people of the Dominion, and that it had been referred to a number of gentlemen; but still it was not considered worthy of even an incidental mention in the Speech. Had the Government a policy on the subject or had they not? If they had, it was clearly their duty to have stated so to the House, and not to have ignored a question of such vital importance. If they proposed using a portion of the surplus reve-

possibles d'en promouvoir les objectifs. En ce qui concerne la nomination de la Haute Commission anglo-américaine chargée des questions et problèmes de pêcheries, il est convaincu que les efforts des distingués membres de la Commission contribueront à établir une paix durable entre les deux pays et favoriseront le progrès et la prospérité de la Puissance.

L'honorable M. Letellier de St Just affirme qu'il n'est pas d'accord avec les sénateurs qui viennent de prodiguer leurs éloges au sujet du discours du trône mais il peut sincèrement se joindre à eux pour féliciter le pays d'avoir repoussé avec succès les envahisseurs Fénéens l'été dernier. Les volontaires ont répondu très rapidement à l'appel au devoir et méritent toutes les louanges qu'on leur a adressées. On se souviendra aussi qu'à cette occasion les troupes régulières ont aidé la Milice à repousser les groupes de brigands hors de notre pays, et nous leur devons ainsi qu'à notre peuple, des remerciements bien mérités. Toutefois, il est très significatif que depuis ce temps les troupes britanniques aient quitté le pays, et que la défense du Canada soit dévolue à ses citoyens. Il partage l'avis de ceux qui croient que la première tâche du gouvernement, lors de la présente Session, devrait être d'informer le pays de la raison du retrait des troupes britanniques, afin que tous soient bien renseignés. Les habitants devraient connaître les intentions du gouvernement britannique au sujet de la défense future de la Puissance et savoir si nous aurons à réprimer les révoltes et à repousser les invasions sans l'assistance de la mère-patrie. A son avis, le discours se distingue autant pour ses omissions que pour ses exposés de ligne d'action. Certains points n'ont aucunement été traités.

L'honorable M. Campbell: N'auriez-vous pas préféré que le discours soit plus long?

L'honorable M. Letellier de St Just: Pourquoi n'y parle-t-on pas de l'amélioration de la navigation fluviale. Il est reconnu que l'amélioration de la navigation sur le Saint-Laurent et de la communication entre le Golfe et la Baie de Fundy constituent un point de grand intérêt pour toute la population; cette question a été soumise à de nombreux sénateurs, mais on n'a pas jugé bon d'y faire la moindre allusion dans le discours. Le gouvernement a-t-il oui ou non une ligne de conduite à ce sujet? Dans l'affirmative, il doit en faire part à la Chambre et s'occuper de cette question si importante. Si le gouvernement se propose d'utiliser une partie de l'excédent de revenu qu'il déclare avoir obtenu, il convient qu'il en signifie ses inten-

nue which they said they had, it was only proper for them to have intimated as much. Then there was the measure, so long promised, for the establishment of a Supreme Court for the Dominion. During the previous Sessions, it had been deemed worthy of mention in the speech, but now it was consigned to obscurity in company with other questions of public importance. It had been stated that a bill was actually prepared and printed during the recess, but now according to all appearance it had disappeared entirely. He was glad that the difficulty in the North-West Territory had been arranged satisfactorily, and that that country now formed a peaceful section of the Dominion. He had always had his doubts respecting the policy of sending the expedition to Red River. If the difficulty were really of a very serious character, then the expedition was too small; if there was little reason to apprehend trouble, then it was altogether unnecessary. Again, reference was made to the union of British Columbia with the Dominion. It was gratifying certainly to many persons to see the Dominion enlarged in area and increasing in influence, but it must not be forgotten at the same time that Canada was to defray not only the expenses of the local Government of British Columbia, but was to bind herself, according to the contemplated arrangement, to build a railway to the Pacific. It had been often said that the Intercolonial Railway would be a burthen to the people of the Dominion for a long time to come, but here was a project now mooted, to quadruple the expense of that line—to build a road which would pass through a country mostly barren.

Hon. Mr. Campbell—No, no!

Hon. Mr. Letellier de St Just—He was quite prepared to substantiate his assertion that the country through which such a railway would have to pass was barren to a great extent, and that such an enterprise could never be made profitable. The people of British Columbia might be a very loyal people—very anxious to unite with Canada; but he could not understand why they should not be willing to join their fortunes with the Dominion except at such an enormous price. In order to settle certain difficulties in the province of Nova Scotia, it has been found necessary to make very considerable concessions to her, over and above those in the Act of Union. Now, at that moment, the province of Quebec was remonstrating against an unjust arbitrament which had lately taken place, and would be probably placed in the same position as Nova Scotia, and forced to assume an attitude of hostility to the Union, unless her rights were considered in their integrity. That question of the arbitration was certainly one of great importance, and yet the Government were entirely silent on the

tions. Puis il est fait mention du projet de loi, promis depuis longtemps, concernant la constitution d'une Cour suprême pour la Puissance. Ce projet de loi, maintenant négligé comme d'autres questions d'importance publique, avait été mentionné dans le discours des dernières Sessions. On a affirmé qu'un bill a effectivement été préparé et imprimé durant l'intersession, mais il semble maintenant avoir été relégué aux oubliettes. Il est heureux que la question des Territoires du Nord-Ouest ait été réglée de façon satisfaisante et que la paix règne maintenant dans cette région de la Puissance. Il (le sénateur) a toujours mis en doute la décision d'envoyer une expédition à la Rivière Rouge, car, cette dernière était trop réduite pour remédier à des troubles vraiment sérieux; et, s'il y avait peu de raison d'appréhender de l'agitation, l'expédition n'était nullement nécessaire. On a encore fait état de l'union de la Colombie-Britannique à la Puissance ce qui plaît à de nombreuses gens que le Canada accroisse sa superficie et renforce son influence, mais il ne faut pas oublier qu'il doit non seulement régler les dépenses du gouvernement de la Colombie-Britannique, mais aussi s'engager, selon l'accord prévu, à construire une ligne de chemin de fer jusqu'au Pacifique. On a souvent affirmé que le chemin de fer Intercolonial serait un fardeau pour la population du pays pendant des années à venir; mais voilà qu'un projet est actuellement à l'étude, celui de la construction d'une route qui traverserait un pays presque désert et dont les dépenses représenteraient le quadruple du coût de cette ligne.

L'honorable M. Campbell: Non, non!

L'honorable M. Letellier de St Just est bien prêt à justifier sa déclaration, c'est-à-dire que le pays traversé par la ligne de chemin de fer est en grande partie un désert et qu'une telle entreprise ne pourrait jamais devenir rentable. Les habitants de la Colombie-Britannique peuvent être très loyaux et avoir très hâte de se joindre au Canada, mais il (le sénateur) ne peut comprendre pourquoi ils ne sont disposés à l'union qu'à un prix aussi considérable. Afin de régler certaines difficultés avec la province de Nouvelle-Écosse, nous avons dû lui faire de très grandes concessions qui dépassent même celles que prévoit l'Acte de l'Union. En ce moment, la province de Québec s'élève contre une sentence arbitrale injuste qui la placerait sans doute dans la même situation que la Nouvelle-Écosse, forcée d'adopter une attitude hostile à l'Union, à moins que ses droits ne soient reconnus intégralement. Cette question est certainement très importante. Pourtant, le Gouvernement a gardé le silence alors que sa responsabilité était d'exposer une certaine politique afin d'apaiser les craintes de la popu-

subject, while it was clearly their duty to enunciate some policy in order to set at rest the fears of the people of the province of Quebec. He had no intention of going at length into that question, but he could not refrain at that juncture from entering his protest against the action which had been taken in that matter. As respects the fisheries, there were several points on which he required information. No one could doubt that among the varied resources of the Dominion, none were more valuable or inexhaustible than the fisheries, and it was therefore very important that our interests respecting them should be carefully protected. In common with others, he was anxious to know how far the Government were cognizant of the movement for the meeting of the Commission. Was the High Commission to mature an arrangement which would be a mere repetition of the Ashburton Treaty, in which the rights of the British provinces had been notoriously sacrificed? England was very desirous of coming to some amicable adjustment of the difficulties between herself and the United States, and was it not just possible that her interests might not always coincide with those of Canada when the questions in dispute were discussed and arranged? Under these circumstances he did not see how our rights were to be safely confided to a Commission, composed equally of English and American nominees. It was not satisfactory to see that the *Alabama* question, which England was very desirous of arranging equitably, was mixed up with the question of the fisheries in which she had comparatively little interest. True it had been stated by the Minister of Marine and Fisheries, that the whole strength of Great Britain would be exerted to sustain our rights to the fishing grounds. At that moment he could not say whether that honourable gentleman was prepared to assert that the British Government was willing to defend the rights of Canada to the extent which he (Mr. Mitchell) had, to his credit, asserted them. (Hear.) In accordance with his usage, he would not interpose any obstacle to the passage of the address, but would conclude with the expression of the wish that the united labours of both sides of the House would tend to promote all the great interests of the Dominion. He had been among those who had looked upon Confederation with suspicion, but now that it was *un fait accompli* it was his duty to assist in working it out to the best of his ability.

Hon. Mr. Campbell replied that the honourable member who had just sat down had spoken in his usual temperate strain, and the Government would be certainly hypercritical if they complained of the tenor of his remarks. As respects the complaint that no reference made in the Speech to several topics, it must be remembered that the Government were obliged

l'ation québécoise. Il (l'orateur) n'a aucunement l'intention de poursuivre l'argument jusqu'au bout, mais dans les circonstances actuelles il ne peut s'abstenir de protester contre la décision prise dans cette affaire. Abordant le problème des pêcheries, il lui reste plusieurs points à éclaircir. En effet, nul ne doute que, parmi les diverses ressources naturelles de la Puissance, les pêcheries représentent un bien inépuisable et précieux que l'intérêt du pays exige de protéger soigneusement. Il désire savoir, tout comme ses collègues, jusqu'à quel point le Gouvernement est informé de l'intention de se réunir de la Commission conjointe. Cette dernière va-t-elle élaborer une entente qui ne serait qu'une simple répétition de Traité Ashburton, par lequel les droits des provinces britanniques ont été sacrifiés de façon si évidente? L'Angleterre est très désireuse d'en arriver à un règlement à l'amiable de ses différends avec les États-Unis, et n'est-il pas simplement possible que ses intérêts ne coïncident pas toujours avec ceux du Canada lors de la discussion et du règlement des questions en litige. Il ne conçoit pas qu'en de pareilles circonstances nos droits puissent être confiés à une commission composée d'un nombre égal de délégués anglais et américains. Que la question de l'Alabama soit considérée en même temps que celle des pêcheries, est vraiment inadmissible, car celle-ci n'offrait aucun intérêt pour l'Angleterre comparativement à la première qu'elle désirait vivement régler en toute équité. Il est vrai que le ministre de la Marine et des pêcheries a déclaré que la Grande Bretagne ferait tout son possible pour maintenir nos droits sur les territoires de pêche. Mais il ne peut dire si cet honorable ministre était disposé à soutenir que le gouvernement britannique voulait bien défendre les droits du Canada dans la mesure où il (M. Mitchell) les avait, tout à son honneur, si bien fait valoir (bravo). Conformément à son habitude, il ne s'oppose pas à l'adoption de l'adresse; toutefois, il termine en exprimant le souhait que les efforts conjugués de tous les partis puissent favoriser les intérêts majeurs de la Puissance. Il est de ceux qui avaient envisagé la Confédération avec méfiance, mais maintenant qu'elle est un fait accompli, son devoir consistera à aider à son élaboration dans la mesure du possible.

L'honorable M. Campbell réplique que l'honorable sénateur qui vient de prendre la parole, s'est exprimé, comme d'habitude, avec modération, et que le Gouvernement serait certainement très sévère s'il trouvait à se plaindre de ses observations. Pour ce qui est du reproche relatif à l'omission de plusieurs points du discours du Trône n'oublions pas que le Gou-

to exercise their discretion. The question of canal extension or enlargement was not one which could be satisfactorily mentioned in the Speech, but he would venture to say that before the House rose the policy of the Government upon that subject would be fully explained, and that then the honourable member would have an opportunity of criticizing that policy as fully as he could wish. As respects the withdrawal of the troops, he would say that it had been shown time and again that under all circumstances the British Government would defend the Dominion with the full force of the Empire whenever the occasion arose. Various British Governments had laid down the policy, which was so clearly enunciated that it ought now to be hardly necessary to mention it. He felt he only expressed the sentiment of the country when he said that the people of Canada were always ready to repel with their forces any bands of Fenians that might invade our soil. It was true Canada had nothing to do with the origin of the difficulties which led the Fenians to attempt to strike a blow at England on Canadian soil. On this account, it might be fairly urged that England should contribute a fair share of the expenses which Canada had to pay in repelling the invaders from her border. The honourable member would find, when certain papers were submitted to Parliament, that the Government had not been forgetful of their duty in connection with this question.

He was glad to find that the honourable gentleman rejoiced in the settlement of the troubles that at one time threatened the peace of Manitoba. Last Session he had expressed the hope that no blood would be shed, and that the mission of the Expedition would be really one of peace. The results of the policy of the Government had been fully as satisfactory as they had anticipated. Order had been restored, and the new governor had shown that the Government had acted most wisely in selecting him for so trying a position. As respects the strength of the force, it was quite sufficient, when we remembered the smallness of the whole adult population (not more than 2,500), a very small portion of whom were supposed to be disaffected. He was surprised to hear his honourable friend deplore the necessity of having a railway between the Atlantic and Pacific. That honourable gentleman must know that no real union could ever take place with British Columbia unless there was a direct communication established between her and Canada. The country through which the railway would have to pass was as fertile as any portion of the Western States. As far as the base of the Rocky Mountains, there was a country, rich in soil and well watered; whilst beyond those mountains was British Columbia, abounding in mineral and other resources, and

vernement a été contraint à la discrétion. La question du prolongement ou de l'élargissement du canal ne méritait pas d'être citée dans le discours, mais il ose affirmer que la ligne de conduite du gouvernement sera entièrement expliquée avant la fin de la session. L'honorable membre aura alors l'occasion de critiquer à loisir cette ligne d'action.

Pour ce qui est du retrait des troupes, il déclare que le gouvernement britannique a souvent démontré son intention de défendre la Puissance avec toutes les armées de l'Empire, en toute occasion ou circonstance. Faire mention de cette position maintenant serait une perte de temps, car elle a déjà été clairement énoncée; d'ailleurs, plus d'un gouvernement britannique a approuvé cette ligne de conduite. Il a le sentiment qu'il ne fait qu'exprimer l'opinion de la nation canadienne en déclarant que la population est toujours disposée à repousser, avec le concours de ses armées, toute bande de Fénians qui envahirait notre pays. Enfin, le Canada n'a absolument rien à voir aux causes de malaise qui ont entraîné les Fénians à attaquer la nation anglaise en territoire canadien, et il n'est que juste de prier l'Angleterre de payer sa juste part des dépenses encourues par le Canada afin de repousser les envahisseurs aux États-Unis. De plus, lorsque certains documents seront soumis au Parlement, le sénateur verra à ce que le Gouvernement n'oublie pas ses responsabilités dans cette affaire.

L'orateur est heureux de constater que l'honorable sénateur est satisfait du règlement des difficultés qui, à un moment donné, menaçaient la paix au Manitoba. A la session précédente, il avait exprimé l'espoir qu'il n'y ait point d'effusion de sang, et que la mission de l'Expédition revête un caractère pacifique. Les résultats de la ligne de conduite du Gouvernement ont été aussi satisfaisants que prévu. L'ordre a été rétabli, et le nouveau gouverneur a prouvé que le Gouvernement avait agi très sagement en le nommant à un poste aussi exigeant. Pour ce qui est de la force de la troupe, elle fut parfaitement suffisante étant donné la population réduite du Manitoba (2,500 adultes) dont une très faible portion était, semble-t-il, dissidente. Il est étonné que son honorable ami n'admette pas la nécessité de construire une ligne de chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique. Il doit pourtant savoir qu'une union véritable avec la Colombie-Britannique est impossible sans l'établissement d'une communication directe avec le Canada. La région que doit traverser la ligne de chemin de fer est aussi fertile que tout autre état de l'ouest. Jusqu'aux Rocheuses s'étend une région riche en terres et bien arrosée, tandis qu'au-delà des montagnes, la Colombie-Britannique possède des gisements et d'autres ressources en abondance, ainsi que des ports magnifiques sur les

possessing fine harbours on the Pacific shores. So far from looking at the railway as a very hazardous enterprise, he was among those who believed it most desirable on account of the stimulus it must give to immigration, agriculture, and commerce in a wide and fertile region, now a mere wilderness. The honourable gentleman had also regretted that there was no reference to the arbitration between Ontario and Quebec; but he should remember that there was no necessity at present for mentioning that topic. It might ultimately come before the Government but, at present, there was no reason at all why they should refer to it. The honourable member was also hardly fortunate in his remarks respecting the Fishery Commission, but when he came to read the papers on the subject he would see how incorrect he was in his inferences.

Hon. Mr. Letellier de St Just explained that he had said that the House was left in the dark whether the Commission had been appointed at the demand, and with the previous knowledge, of the Canadian Government.

Hon. Mr. Campbell—The appointment of the Commission was not made without the knowledge of the Government. It was, it must be admitted on all sides, a great advantage to have Canada represented on the Commission. The fishery question was the most prominent topic ostensibly before the Commission, and why that was so, it might be easily imagined. It would be in the memory of all, that the Johnston-Clarendon treaty respecting the *Alabama* claims was not adopted by the Senate of the United States, and under those circumstances the British Government might have some hesitancy in approaching the Americans again directly on that question. Then it was proposed to submit the fishery question to a Commission, and subsequently suggested to refer the *Alabama* and other disputed matters to the same body. It was gratifying to the people of Canada to know that they would be represented on that Commission by one of their ablest statesmen, and the report must be unanimous in order to have any effect in the decision of the vexatious questions submitted to the Commissioners. It was not necessary to say much on the subject of the Supreme Court Bill; it had been mentioned in previous speeches, and probably the Government felt nothing more could be said about it. If the Government decided to present another Bill, the honourable member would have ample opportunity of dealing with it in accordance with its merits. The honourable member had also expressed a desire to know whether the assistance which had been hitherto given us in protecting our fisheries would be continued for the coming season. He (Mr. Campbell) had no doubt that the same instructions which were given last

côtes du Pacifique. Loin de considérer la construction de la ligne de chemin de fer comme une entreprise hasardeuse, il la considère plutôt comme un projet très avantageux en raison de l'essor qu'elle va donner à l'immigration, à l'agriculture et au commerce dans cette région immense et fertile qui n'est encore qu'à l'état sauvage. Son honorable collègue regrette également qu'on n'ait pas fait mention de l'arbitrage entre le Québec et l'Ontario. Il devrait se souvenir qu'il n'est pas nécessaire de soulever cette question à présent, le Gouvernement finira par se pencher sur cette question. Enfin, l'honorable sénateur n'a guère été heureux dans le choix de ses observations relatives à la Commission des Pêcheries. En lisant les documents sur le sujet, il verra à quel point elles étaient inexactes.

L'honorable M. Letellier de St Just explique avoir déclaré que la Chambre n'a jamais su si la Commission avait été instituée à la demande et à la connaissance du Gouvernement canadien.

L'honorable M. Campbell: La Commission n'a pas été instituée à l'insu du Gouvernement, et nous devons tous reconnaître l'immense avantage que le Canada soit représenté sur cette commission. La question des pêcheries est le sujet le plus important présenté devant la Commission et il est facile d'imaginer pourquoi. Tous se souviendront que le traité Johnston-Clarendon concernant les prétentions de l'Alabama n'a pas été adopté par le Sénat des États-Unis. C'est pourquoi le gouvernement britannique peut éprouver une certaine crainte à entrer de nouveau en pourparlers directs avec les Américains au sujet de cette affaire. On a alors proposé de soumettre la question des pêcheries à une commission qui par la suite s'est vue confier les questions de l'Alabama et les autres sujets controversés. La population canadienne devrait être heureuse d'être représentée à la Commission par l'un de ses meilleurs hommes d'État. Le rapport doit être approuvé à l'unanimité s'il doit produire un certain effet sur les décisions relatives aux questions très débattues soumises aux membres de cette Commission. Il n'est pas nécessaire d'insister sur le projet de loi de la Cour suprême, car nous y avons déjà fait mention plus d'une fois dans les discours précédents. De plus, le Gouvernement considère sans doute le sujet épuisé. Si le Gouvernement décidait de présenter un autre projet de loi, l'honorable membre aurait l'occasion d'en traiter avec toute la verve que nous lui connaissons. Le sénateur désire aussi savoir si l'aide à la protection de nos pêcheries qui nous a jusqu'à maintenant été accordée le sera encore la saison prochaine. Il (M. Campbell) est certain que les croiseurs britanniques reviendront l'été

year to the British cruisers would be given next summer; but the honourable member must remember that the chief protection last season was afforded really by the Canadian vessels, (Hear, hear.) It was certainly always desirable to have Her Majesty's vessels in the neighbourhood, in order to guard against contingencies, and to show any ill disposed persons the impossibility of successfully resisting lawfully constituted authority.

Hon. Mr. Letellier de St Just explained that the greater portion of the country between Collingwood and the Rocky Mountains was notoriously unfit for cultivation. Even the country between Fort La Corne and Mackenzie River was only useful for settlement to a limited extent. He made these assertions from a knowledge of the country, derived from persons who had travelled over it, and studied its capabilities. As respects the question of the fisheries, he would have preferred an answer from the Minister of Marine who would probably have been more free in his communications than the Postmaster General, whose mode of getting rid of an embarrassing topic was well understood by the House.

Hon. Mr. Mitchell—There is ample time before the Session closes.

Hon. Mr. Dickey said that it would not be consistent with the interests of the Maritime Provinces were he to allow the debate to close without a reference to a subject of such vital importance to those provinces as the question of the fisheries. That question had now become of national importance—one involving the honour and interests of this section of the Empire. He did not propose to argue the question of right, for the argument was all on one side. It was certainly important, on the eve of the assembling of the Commission, to state the grounds on which we stood prepared to defend our position. The people of the Maritime Provinces held with his honourable friend from Quebec that our title to these inestimable treasures of the sea was as valid as our right to the mines and forests of the land. (Hear, hear.) He did not believe for a moment that the British Government, any more than our own, was prepared to barter away those rights without any material equivalent. During many years past we had shown that we were willing to share these privileges with others on equitable terms, and now all we asked was that these fisheries should not be given away without our receiving a *quid pro quo*. (Hear, hear.) It was well known, for many years, seizures were made, and adjudications passed upon those seizures, without remonstrance; our title, apart from the question of headlands, had never been called into doubt. As respects the question of

prochain avec les mêmes instructions que l'année précédente. Toutefois, l'honorable sénateur ne doit pas oublier que la protection fournie la saison dernière l'a été principalement par les bâtiments canadiens. (bravo!) Bien sûr, la présence des navires de Sa Majesté dans le voisinage était souhaitable afin de parer à toutes les éventualités et de prouver aux individus mal intentionnés qu'il est impossible de résister avec succès à une autorité légalement constituée.

L'honorable M. Letellier de St Just explique que la majeure partie des terres s'étendant entre Collingwood et les Rocheuses sont reconnues comme étant incultes. Même la région comprise entre Fort La Corne et la rivière Mackenzie n'est bonne que pour une forme de colonisation limitée. Il fonde ces affirmations sur des renseignements que lui ont fournis des personnes qui ont voyagé dans cette région et en ont étudié les possibilités. Pour ce qui est de la question des pêcheries, il aurait préféré une réponse du ministre de la Marine, car celui-ci se serait sans doute exprimé plus ouvertement que le ministre des Postes. Ce dernier est en effet reconnu à la Chambre pour sa façon d'expédier les sujets embarrassants.

Honorable M. Mitchell: Nous avons encore amplement de temps avant la fermeture de la session.

L'honorable M. Dickey dit que ce ne serait pas faire justice aux intérêts des provinces Maritimes que de laisser se clore le débat sans aborder un sujet d'une importance aussi vitale pour cette région que la question des pêcheries qui revêt maintenant une importance nationale, car il y va de l'honneur et de l'intérêt de cette partie de l'Empire. Il n'a pas l'intention de soulever la question de droit, puisque tout est à l'avantage de l'une des parties. Il importe sûrement, à la veille de la convocation de la Commission, d'exposer les fondements de notre position. Les citoyens des provinces Maritimes sont de l'avis de son honorable ami du Québec: notre droit à ces trésors inestimables de la mer est tout aussi valable que notre droit aux mines et aux forêts du pays. (Bravo!) Il ne croit nullement que le gouvernement britannique soit plus disposé que le nôtre à échanger ces droits contre un équivalent non matériel. Depuis des années, nous avons démontré que nous sommes disposés à partager équitablement ces privilèges avec d'autres. Tout ce que nous demandons maintenant, c'est que ces pêcheries ne soient pas cédées sans compensation. (Bravo!) Il est notoire que, depuis longtemps, des saisies ont lieu et que les tribunaux statuent sur ces dernières, sans protestation; notre titre n'a jamais été mis en doute, sauf pour la question des promontoires. Quant à cette question, il est heureux de constater qu'elle a été mise en suspens par le ministre

headlands, he was happy to find that it had been left in abeyance by the Minister of Fisheries, and that therefore no difficulty had arisen on that point. Who could doubt, however, that if any of our fishermen were to put into Chesapeake Bay to-morrow, and commence fishing, they would be treated to a very short shrift. As respects the Baie des Chaleurs, it was a question for natural concession and compromise. He was glad to hear from the Hon. Postmaster General that the Government had thought it right to ask the British Government to contribute towards the expenses of the recent Fenian invasion, which had been so gallantly repelled by our Volunteers. He would have been better pleased, however, if there had been a demand made upon another Government for allowing their citizens to invade a friendly and unoffending people. It would be remembered how, some years ago, in the case of the St. Alban's Raid—with which Canadians had nothing whatever to do—the government generously reimbursed the losses which the Americans sustained. He would therefore like to know why we were not now entitled to the same amount of consideration from a country whose citizens—not foreigners and strangers to the soil—had so unwarrantably invaded Canada.

Hon. Mr. Letellier de St Just—This will be one of the claims submitted to the Commission.

Hon. Mr. Dickey—It ought certainly to be placed before them. The American Government was clearly responsible to us, inasmuch as it never took proper precautions to prevent those raids. He could not sit down without expressing his gratification at the statement in the Speech respecting the condition of the revenue, and the prospect of a reduced taxation. He hoped, under these circumstances, the Government would see their way clear to abolish the newspaper postage and the stamp duty. As respects the Baie Verte Canal, to which reference had been made, he was quite satisfied to know that a survey was now being made of that contemplated work, and that it was also one of the questions under the consideration of the Commission appointed some months ago.

Hon. Mr. Holmes could not refrain from saying a few words expressive of his gratification at the satisfactory results of the political and financial management of the affairs of the Dominion by the present Government. He was not among those who believed that the British Government would ever desert these colonies—it was quite sufficient for us to know that England had never yet done so. He was surprised to hear one honourable member (Mr. Letellier de St Just) doubt the advisability of

des Pêcheries, et qu'aucune difficulté n'est donc survenue à cet égard. Cependant, qui peut douter que, si certains de nos pêcheurs mettaient demain le cap sur la baie Chesapeake et y tendaient leurs filets, leur châtiment ne se ferait pas attendre. Quant à la baie des Chaleurs, c'est une question qui prête facilement à la concession et au compromis. Il est heureux d'apprendre, des lèvres de l'honorable ministre des Postes, que le Gouvernement a jugé bon de demander au gouvernement britannique de partager les dépenses occasionnées par l'invasion récente des Fénéens, si bravement repoussée par nos volontaires. Il préférerait cependant qu'une demande soit adressée à un autre gouvernement, parce que celui-ci a permis à ses citoyens d'attaquer un peuple accueillant et inoffensif. On se souviendra du raid de St-Alban, survenu il y a quelques années: alors que les Canadiens n'y ont nullement participé, le Gouvernement a généreusement remboursé les pertes subies par les Américains. Il veut donc savoir pourquoi nous n'avons pas maintenant droit aux mêmes égards de la part d'un pays dont les citoyens—et non des étrangers n'ayant aucun lien avec le sol—ont si injustement attaqué le Canada.

L'honorable M. Letellier de St Just: Ce sera l'une des réclamations soumises à la Commission.

L'honorable M. Dickey: Elle doit sûrement l'être. La responsabilité du gouvernement américain envers nous est évidente, car celui-ci n'a jamais agi de façon à prévenir ces incursions. Il ne peut s'asseoir avant d'exprimer sa satisfaction devant la déclaration, dans le Discours, de l'état du revenu et de l'éventualité d'une réduction de taxes. Vu cette conjoncture, il espère que le Gouvernement jugera possible d'abolir la taxe sur les journaux et les timbres. Quant au canal de la baie Verte, dont on a déjà parlé, il est très satisfait d'apprendre qu'on en effectue maintenant l'arpentage et qu'il s'agit d'un autre projet qu'examine la Commission conjointe nommée il y a quelques mois.

L'honorable M. Holmes ne peut s'empêcher d'exprimer brièvement sa satisfaction devant les résultats de la gestion politique et financière de la Puissance par le Gouvernement actuel. Il n'est pas de ceux qui croient que le gouvernement britannique n'abandonne jamais ses colonies—il nous suffit de savoir que l'Angleterre ne l'a jamais fait jusqu'ici. Le doute exprimé par un honorable sénateur (M. Letellier de St Just) quant à l'utilité de construire un chemin de fer jusqu'en Colombie-Britanni-

constructing a railway to British Columbia, and in this connection he referred to the benefits of railway communications in new countries. When the province of Nova Scotia had a comparatively small population and revenue she went to large expenditures to construct railways; and was it to be said that the Dominion, with its enormous resources, was not equal to the building of a road which was of itself indispensable to her unity and progress. It would be, indeed, an auspicious day in the history of this country when we should see the Atlantic bound to the Pacific by iron rails laid through British territory. He rejoiced to find that the revenues of Canada were so prosperous, and hoped that tax on knowledge—news-paper postage—would now be repealed, since there was a promise of reduced taxation.

The resolution embodying the Address was then adopted.

It was resolved that the Address should be presented to His Excellency by such members of the House as are members of the Privy Council.

ENQUIRY

Hon. Mr. Ryan asked permission to put an enquiry to the Government respecting the last appointment to the Ministry. It was well understood that Sir Edward Kenny represented a certain portion of the population, namely, the English speaking Catholics. When the late Mr. McGee was offered a seat in the Cabinet, he waived his claim in favour of the Hon. Mr. Kenny. He must express his opinion that that body to whom he was referring were sufficiently influential to be represented in the Council.

Hon. Mr. Campbell replied that the Government had to regret that in making the appointment in question—that of the Hon. Dr. Tupper to the Presidency of the Council—they were not able to recognize the claims of the body in question. It was of course a great advantage, and the Government fully appreciated it, to have that class of the population represented in the Administration of the day. Unfortunately they were now deprived of that advantage, but nevertheless the interests and feelings of that body would always receive the fullest and fairest consideration at their hands.

The House then adjourned until Monday at 3 o'clock.

que le surprend. C'est en ce sens qu'il fait allusion aux bienfaits des communications par voie ferrée dans les nouveaux pays. Alors que la province de Nouvelle-Écosse comptait une population faible et un niveau de revenus peu élevé, elle a beaucoup dépensé pour ses chemins de fer; et dira-t-on que la Puissance, disposant d'énormes ressources, a été incapable de construire un chemin de fer qui était le fondement même de l'unité et du progrès du pays. Le jour où nous verrons l'Atlantique uni au Pacifique par des rails d'acier posés en territoire britannique sera un moment heureux dans l'histoire du pays. La prospérité des revenus canadiens le réjouit, et il espère que la taxe sur les connaissances—c'est-à-dire sur les journaux—sera maintenant abolie, puisqu'on promet une réduction des taxes.

La résolution qui contient l'Adresse est alors votée. Il est décidé que l'Adresse sera présentée à Son Excellence par les sénateurs qui siègent au Conseil privé.

INTERPELLATION

L'honorable M. Ryan demande de déposer une interpellation au sujet de la dernière nomination au Conseil des ministres. Il est convenu que Sir Edward Kenny représente une partie déterminée de la population, à savoir les catholiques anglophones. Quand un siège au Cabinet fut offert à feu M. McGee, celui-ci y renonça en faveur de l'honorable M. Kenny. L'honorable sénateur tient à exprimer son opinion, selon laquelle le groupe auquel il fait allusion exerce une telle influence qu'il mérite une voix au Conseil.

L'honorable M. Campbell répond que le Gouvernement a regretté en faisant la nomination dont il est question—celle de l'honorable Dr Tupper à la présidence du Conseil—n'avoir pu satisfaire aux revendications du groupe dont a parlé l'honorable M. Ryan. Il fut certes fort avantageux de voir cette classe de la population représentée pendant quelque temps auprès du Gouvernement, et celle-ci s'en rend pleinement compte. Il est malheureusement privé de cet avantage maintenant, mais les intérêts et les sentiments de ce groupe feront toujours l'objet de la plus grande et la plus juste considération.

Le Sénat s'ajourne alors jusqu'au lundi suivant, à 3 heures.

THE SENATE

Monday, February 20, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

ROUTINE PROCEEDINGS

A petition was presented from the Dominion Board of Trade, praying for the repeal of certain duties on coal, flour, etc.

Also, a petition from C. W. Taylor, of the city of Ottawa, praying for employment in the Senate.

Hon. Mr. Aikins laid on the table a return of all bonds and securities registered in the Department of the Secretary of State of the Provinces.

Hon. Mr. Tessier gave notice of motion for a return of certain papers respecting the arbitration between Ontario and Quebec.

Hon. Mr. Ryan gave notice of motion for return respecting copyrights.

Hon. Mr. Letellier de St Just allowed his motion respecting fisheries to stand over until tomorrow.

ADDRESS TO HIS EXCELLENCY

Hon. Mr. Campbell—I rise for the purpose of moving, in accordance with the notice on the paper, that an address of congratulation be presented to His Excellency the Governor General on his elevation to the Peerage of the United Kingdom. It must be gratifying to His Excellency to have received addresses of a similar character from the Legislatures of Ontario and Quebec, and I have no doubt others will be sent him by the other provinces. I am quite sure every member of the House will cordially unite in the feeling of satisfaction to which this Address gives expression. His Excellency's services have extended over various parts of the world, and every one must be aware that they have been of a distinguished nature. The honour now conferred upon him, we may safely conclude, has been given him in consequence of his services in this country; and we have, therefore, peculiar reason to be gratified. With these few words I beg leave to move the following Address:

"We, Her Majesty's faithful and loyal subjects, the Senate of Canada, in Parliament assembled, beg leave to approach Your Excellency with the expression of our sincere congratulations on Your Excellency's elevation to the Peerage of the United Kingdom of Great Britain and Ireland. We unfeignedly hope that Your Excellency may long live to enjoy the

LE SÉNAT

Le lundi 20 février 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

AFFAIRES COURANTES

Une pétition demandant l'abrogation de certains droits sur le charbon, la farine, etc., est présentée par le Dominion Board of Trade.

Aussi, une pétition demandant un emploi au Sénat présentée par C. W. Taylor, résidant à Ottawa.

L'honorable M. Aikins dépose un relevé de tous les titres et obligations inscrits au Secrétariat d'État des provinces.

L'honorable M. Tessier donne avis de motion visant un relevé de certains documents relatifs à l'arbitrage entre l'Ontario et le Québec.

L'honorable M. Ryan donne avis de motion visant un relevé des droits d'auteur.

L'honorable M. Letellier de St Just consent à laisser en suspens jusqu'au lendemain sa motion relative aux pêcheries.

ADRESSE À SON EXCELLENCE

L'honorable M. Campbell: Je prends la parole afin de proposer, conformément à l'avis, qu'une adresse de félicitations soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général à l'occasion de son élévation à la Pairie du Royaume-Uni. Son Excellence doit se réjouir d'avoir reçu des adresses semblables de la part de l'Ontario et du Québec, et je ne doute pas qu'il en recevra aussi des autres provinces. Je suis sûr que tous les sénateurs partagent le sentiment de satisfaction qu'exprime cette adresse. Son Excellence a exercé des fonctions dans diverses parties du globe et tous reconnaissent sûrement leur caractère distingué. L'honneur qui lui échoit maintenant, pouvons-nous conclure en toute certitude, lui est conféré en raison de ses services dans notre pays: nous nous réjouissons donc à bon droit. Après ces quelques mots, je demande de proposer l'adresse suivante:

«Nous fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le Sénat du Canada en Parlement assemblé, prions respectueusement Votre Excellence d'agréer l'expression de nos sincères félicitations à l'occasion de l'élévation de Votre Excellence à la Pairie du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande. Nous espérons sincèrement que Votre Excellence puisse vivre de longues années pour jouir de la distinction qu'il a plu à notre Souverain d'accorder dans Sa bienveillance et Sa grandeur.»

distinguished honour which our Sovereign has been pleased so graciously and so worthily to bestow."

Hon. Mr. Letellier de St Just—It is gratifying to me to second the motion just moved by the Hon. Postmaster General. The mark of distinction which His Excellency has received is due to his ability in the discharge of his duties in the Government of the Dominion. I find, on referring to the record of his services, that he was elected very many years ago, as member for the county of Cavan. He was Joint Secretary of the Treasury from 1841 to 1844. Subsequently he became Chief Secretary for Ireland from 1852 to 1855, and High Commissioner of the Ionian Islands from 1855 to 1859. We next find him Governor of New South Wales, where he remained from 1860 to 1867; and then Governor General of Canada since 1868. I may perhaps appropriately add to these remarks that he has been true to the motto on his arms:

"Robori prudentia præstat."

The Address then passed unanimously, and it was ordered that it be presented to His Excellency by such members as are members of the Privy Council.

The House then adjourned.

L'honorable M. Letellier de St Just a le plaisir d'appuyer la motion que vient de proposer l'honorable ministre des Postes. La marque de distinction qu'a reçue Son Excellence provient de son habileté à exercer ses fonctions de gouverneur de la Puissance. Je trouve, en me reportant à ses états de service, qu'il fut élu, il y a longtemps, député du comté de Cavan. Il a été secrétaire adjoint au Trésor de 1841 à 1844. Il a ensuite occupé, de 1852 à 1855, le poste de ministre plénipotentiaire pour l'Irlande et, de 1855 à 1859, celui de haut-commissaire des îles Ioniennes. Il devint plus tard gouverneur de Nouvelle-Galles du Sud de 1860 à 1867, puis gouverneur général du Canada, en 1868. Il conviendrait peut-être d'ajouter à ces remarques, qu'il a été fidèle à la devise de ses armes: «Robori prudentia præstat.»

L'Adresse est alors votée à l'unanimité et il est ordonné qu'elle soit présentée à Son Excellence par les sénateurs qui siègent au Conseil privé.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Tuesday, February 21, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

THE FISHERIES

Hon. Mr. Letellier de St Just said that it was his intention to have brought forward the motion of which he had given notice on a previous day, in reference to the correspondence between the Governments of the United States and Great Britain on the subject of the fisheries. Since he had given notice, he found that the Government had elsewhere laid on the table a very voluminous report on the subject. Under these circumstances, he wished to know whether the Senate would not take advantage of those communications without having a special motion made for the printing of the documents. When the papers were printed they could be submitted to the House.

Hon. Mr. Mitchell said that it would certainly not facilitate matters were the honourable gentleman to make his motion at that time. The Government would submit all the papers in their power to bring before the House. Those papers were now in the hands of the printer, and would be ready as soon as practicable. When they were examined, honourable gentlemen could ask for any other information that they might desire.

Hon. Mr. Botsford said that it was his intention to have made a motion in respect to the mission of the Hon. Postmaster General, but he understood the documents would be found in the returns to be submitted. When the papers were printed, it would be seen whether any other information was required. He did hope that his honourable friend would be able to give a personal explanation, sooner or later, of his important mission.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that he had no doubt the Hon. Postmaster General would willingly give any information asked by a member of the House.

Hon. Mr. Campbell replied that the Report which he had the honour of submitting to His Excellency was among the papers now in the hands of the printer. When those papers were in the possession of the House, he would cheerfully give any further information that it would be in his power to afford.

Hon. Mr. Botsford said that if the Government did not bring these papers formally before the Senate, they would not appear in the Journals.

Hon. Mr. Dickey said that he was not willing to adopt the plan proposed as a precedent here-

LE SÉNAT

Le mardi 21 février 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

LES PÊCHERIES

L'honorable M. Letellier de St Just a l'intention de présenter la motion dont il a déjà donné avis. Cette motion vise la correspondance qu'ont entretenue les gouvernements américain et britannique au sujet des pêcheries.

Il constate que le gouvernement a par ailleurs déposé sur le bureau un rapport très volumineux sur la question depuis qu'il a donné avis. Dans ces circonstances, il désire savoir si le Sénat ne va pas tirer profit de ces communications et éviter de passer une motion spéciale pour l'impression des documents qui peuvent ensuite être présentés à la Chambre.

L'honorable M. Mitchell déclare que cela ne facilitera certainement pas les choses si l'honorable sénateur présente alors sa motion. Le Gouvernement doit saisir la Chambre de tous les documents qu'il lui sera possible de présenter. Ceux qui sont actuellement chez l'imprimeur seront prêts bientôt. Après étude, les honorables sénateurs pourront demander tout autre renseignement jugé désirable.

L'honorable M. Botsford déclare qu'il avait l'intention de présenter une motion relative à la mission de l'honorable ministre des Postes, mais qu'il a compris que les documents seront inclus dans les dépôts devant être présentés. Lorsque les documents seront imprimés, on verra si d'autres renseignements s'imposent.

Il espère que son honorable collègue pourra lui fournir, tôt ou tard, une description personnelle de son importante mission.

L'honorable M. Letellier de St Just déclare qu'il est assuré que l'honorable ministre des Postes fournira volontiers tous les renseignements demandés par les sénateurs.

L'honorable M. Campbell répond que le rapport qu'il a eu l'honneur de présenter à Son Excellence fait partie des documents qui se trouvent actuellement chez l'imprimeur. Lorsqu'ils seront la propriété de la Chambre, il fournira volontiers d'autres renseignements.

L'honorable M. Botsford déclare que si le Gouvernement ne présente pas officiellement ces documents au Sénat, ils ne seront pas publiés dans les journaux.

L'honorable M. Dickey déclare qu'il ne veut pas adopter le projet proposé comme un précé-

after. It would be a *quasi* waiving of the constitutional right of the Senate. He would be quite satisfied, however, with the assurance of the Minister of Marine and Fisheries that these papers would be laid on the table.

Hon. Mr. Mitchell had no hesitation in giving the assurance. The motion of the honourable member (**Hon. Mr. Letellier de St Just**) could stand over for the present.

Hon. Mr. Campbell said that the papers would appear in the Sessional Papers, after the reference to the Joint Committee on Printing.

The notice of motion was allowed to stand.

COMMITTEES

Hon. Mr. Campbell moved, and **Hon. Mr. Mitchell** seconded, that the following be the Standing Committees of the Senate for the present session:

That the Hon. Messrs. Aikins, Allan, Archibald, Botsford, Bourinot, Dever, Dickson, Duchesnay, Ferrier, Flint, Guevremont, Hazen, Letellier de St Just, McDonald, Northup, Olivier, Perry, Sanborn, Steeves and the mover be appointed a Committee on Standing Orders and Private Bills, with power to examine and enquire into all such matters and things as may be referred to the said Committee, to report from time to time their observations and opinions thereon, and to send for persons, papers and records.

That the Hon. Messrs. Archibald, Benson, Bill, Bureau, Chapais, Churchill, Ferrier, Foster, Hamilton (Kingston), Kenny, McDonald, McMaster, Macpherson, Malhiot, Mitchell, Robertson, Ryan, Simpson, Skead, Smith, Tessier, Wark, Wilmot and Wilson be appointed a Committee on Banking, Commerce and Railways, for the present session, to whom shall be referred all Bills on these subjects.

That the Hon. Messrs. Armand, Benson, Botsford, Burnham, Christie, Dickey, Dickson, Duchesnay, Dumouchel, Hamilton (Inkerman), Letellier de St Just, McClelan, McDonald, Macpherson, Macfarlane, Miller, Mills, Mitchell, Ryan, Seymour, Shaw and Tessier, be appointed a Committee to examine and report upon the Contingent Accounts of the Senate for the present session.

That the Hon. Messrs. Aikins, Bureau, Burnham, Dumouchel, Ferguson, Holmes, Locke, Olivier, Reesor, Sanborn, Simpson and Skead, be appointed a Committee to superintend the Printing of this House during the present Session and to act with the Committee of the House of Commons as a Joint Committee on the subject of Printing.

dent. Ce serait une quasi-dérogation au droit constitutionnel du Sénat. Cependant, il sera assez satisfait d'avoir l'assurance du ministre de la Marine et des Pêcheries que ces documents seront déposés sur le bureau.

L'honorable **M. Mitchell** n'a pas hésité à en donner l'assurance. La motion de l'honorable membre (**M. Letellier de St Just**) peut être réservée pour le moment.

L'honorable **M. Campbell** déclare que les documents feront partie des documents parlementaires, à la suite de la référence au comité mixte des impressions.

L'avis de motion est réservé.

COMITÉS

L'honorable **M. Campbell** propose et l'honorable **M. Mitchell** appuie la motion selon laquelle les comités suivants soient les comités permanents de la présente session:

Que les honorables messieurs Aikins, Allan, Archibald, Botsford, Bourinot, Dever, Dickson, Duchesnay, Ferrier, Flint, Guèvremont, Hazen, Letellier de St Just, Macdonald, Northup, Olivier, Perry, Sanborn, Steeves et le proposant soient constitués en Comité du règlement et des bills privés, autorisés à étudier et à examiner toutes les affaires et questions qui lui seront renvoyées, à faire rapport occasionnellement de leurs observations et opinions sur la question, à assigner des témoins et à ordonner la production de documents et de dossiers.

Que les honorables messieurs Archibald, Benson, Bill, Bureau, Chapais, Churchill, Ferrier, Foster, Hamilton (Kingston), Kenny, McDonald, McMaster, Macpherson, Malhiot, Mitchell, Robertson, Ryan, Simpson, Skead, Smith, Tessier, Wark, Wilmot et Wilson soient constitués en Comité de la banque, du commerce et des chemins de fer pour la présente session, auquel seront renvoyés tous les projets de loi à cet égard.

Que les honorables messieurs Armand, Benson, Botsford, Burnham, Christie, Dickey, Dickson, Duchesnay, Dumouchel, Hamilton (Inkerman), Letellier de St Just, McClelan, McDonald, Macpherson, Macfarlane, Miller, Mills, Mitchell, Ryan, Seymour, Shaw et Tessier soient constitués en Comité chargé de vérifier les dépenses imprévues du Sénat pour la présente session et d'en faire rapport.

Que les honorables Messieurs Aikins, Bureau, Burnham, Dumouchel, Ferguson, Holmes, Locke, Olivier, Reesor, Sanborn, Simpson et Skead soient constitués en Comité chargé de la surveillance des travaux d'impression de cette Chambre au cours de la présente session et pour agir avec le Comité de la Cham-

That the Hon. Messrs. Allan, Blake, Bourinot, Chaffers, Chapais, Cormier, Ferguson, Hazen, Lacoste, Leonard, Locke, Macfarlane, Malhiot, Miller, Mills, Odell, Panet, Reesor, Steeves and the mover, be appointed a Committee to assist his Honour, the Speaker, in the direction of the Library of Parliament, so far as the interests of this House are concerned, and to act on behalf of this House as members of the Joint Committee of both Houses on the Library.

The motion was carried.

It was ordered that a message be taken by a Master in Chancery to the House of Commons informing them of the appointment of the two last mentioned Committees.

The House then adjourned.

bre des communes à titre de Comité mixte à l'égard des travaux d'impression.

Que les honorables messieurs Allan, Blake, Bourinot, Chaffers, Chapais, Cormier, Ferguson, Hazen, Lacoste, Leonard, Locke, MacFarlane, Malhiot, Miller, Mills, Odell, Panet, Reesor, Steeves et le proposant soient constitués en Comité chargé d'aider son honneur le Président dans l'administration de la bibliothèque du Parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour la représenter au Comité mixte des deux Chambres à l'égard de la bibliothèque.

La motion est adoptée.

Il est ordonné qu'un message soit envoyé, par un conseiller de la cour de la Chancellerie, à la Chambre des communes pour l'informer de la constitution des deux derniers comités mentionnés.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Thursday, February 23, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.**NEW MEMBER****Hon. Mr. Panet** was sworn in as one of the Senators of the Dominion.**INSPECTION LAWS****Hon. Mr. Ryan** presented a petition from the Dominion Board of Trade, praying for the passage of an Act to consolidate and amend the existing Inspection Laws.**INTERCOLONIAL RAILWAY****Hon. Mr. Wark** gave notice that he would move for the appointment of a Special Committee for an enquiry into all matters connected with the survey and location of the Intercolonial Railway since the appointment of the Commissioners, with power to send for persons and papers.**ARBITRATION****Hon. Mr. Tessier** allowed his motion for papers connected with the arbitration between Ontario and Quebec to stand until the following day.**THE FISHERIES****Hon. Mr. Letellier de St Just**, in again allowing his motion to stand over, hoped that all the papers referring to the question would be among the returns to be submitted to the House.**Hon. Mr. Campbell** replied that the Government would bring down all that they were at liberty to submit.**COMMITTEES**On motion of **Hon. Mr. Campbell**, the name of **Hon. Mr. Miller** was added to the Committee on Private Bills and Standing Orders; and that of **Hon. Mr. Renaud** to the Committee on the Library of Parliament.

The House then adjourned.

LE SÉNAT

Le jeudi 23 février 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.**NOUVEAU MEMBRE****L'honorable M. Panet** est assermenté comme sénateur.**LOIS SUR L'INSPECTION****L'honorable M. Ryan** présente une pétition du Dominion Board of Trade, demandant l'adoption d'une loi pour codifier et amender les lois actuelles sur l'inspection.**CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL****L'honorable M. Wark** donne préavis qu'il proposera la nomination d'un comité spécial chargé d'examiner toutes les questions relatives aux levés et devis du chemin de fer Intercolonial depuis la nomination des commissaires, autorisé à assigner des témoins, et à demander le dépôt de documents.**ARBITRAGE****L'honorable M. Tessier** permet que sa motion se rapportant aux documents relatifs à l'arbitrage entre l'Ontario et le Québec soit réservée jusqu'au lendemain.**LES PÊCHERIES****L'honorable M. Letellier de St Just**, qui permet encore que sa motion soit réservée, espère que tous les documents se rapportant à cette question seront parmi les dépôts présentés à la Chambre.**L'honorable M. Campbell** répond que le Gouvernement présentera tout ce qu'il aura l'autorisation de présenter.**COMITÉS**Sur la motion de **l'honorable M. Campbell**, le nom de **l'honorable M. Miller** est ajouté au Comité des bills privés et des règlements; et celui de **l'honorable M. Renaud** au Comité de la bibliothèque du Parlement.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Friday, February 24, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.**MESSAGE**

A message was received from the House of Commons informing the Senate of the appointment of a Committee to act as a Joint Committee respecting the Library of Parliament.

NEW MEMBER

Hon. Mr. Churchill was introduced by **Hon. Messrs. Mitchell and Miller**, and took the customary oath.

PETITIONS

Petitions were presented from the Montreal and Quebec branches of the Bible Society, praying for the abolition of the duty on bibles imported by the Society.

COMMITTEES

Hon. Mr. Hamilton presented the first report of the Committee on Banking, Commerce, and Railways, asking that the quorum be reduced to nine. Motion for adoption of report carried.

Hon. Mr. Sanborn presented the first Report of the Committee on Standing Orders and Private Bills, asking that the quorum be reduced to seven. The motion was carried for the adoption of the report.

POSTMASTER GENERAL'S REPORT

Hon. Mr. Campbell presented the Annual Report of the Post Office Department for 1870.

LEGISLATIVE PRINTING

A message was received from the House of Commons informing the Senate of the appointment of a committee to act as a Joint Committee on the Legislative Printing.

THE ARBITRATION BETWEEN ONTARIO AND QUEBEC

Hon. Mr. Tessier said that the motion, which he was now about to make, directed the attention of the House to a matter of very great importance, namely: the arbitration between the provinces of Quebec and Ontario. A feeling now prevailed throughout the province of Quebec that a great injustice had been done to

LE SÉNAT

Le vendredi 24 février 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.**MESSAGE**

Un message parvient de la Chambre des communes pour informer le Sénat de l'institution d'un comité chargé d'exercer les fonctions de Comité mixte à l'égard de la bibliothèque du Parlement.

NOUVEAU MEMBRE

L'honorable M. Churchill est présenté par les honorables **MM. Mitchell et Miller** et prête le serment d'usage.

PÉTITIONS

Les filiales de la Société biblique de Montréal et de Québec présentent des pétitions demandant l'abolition du droit sur les bibles qu'elle importe.

COMITÉS

L'honorable M. Hamilton présente le premier rapport du Comité de la banque, du commerce et des chemins de fer, demandant que le quorum soit réduit à neuf. La motion pour l'adoption du rapport est adoptée.

L'honorable M. Sanborn présente le premier rapport du Comité des règlements et des bills privés, demandant que le quorum soit réduit à sept. La motion est adoptée pour l'adoption du rapport.

LE RAPPORT DU MINISTRE DES POSTES

L'honorable M. Campbell présente le rapport annuel du ministère des Postes pour l'année 1870.

LES IMPRESSIONS DU PARLEMENT

La Chambre des communes transmet un message pour informer le Sénat de la nomination d'un Comité chargé d'exercer les fonctions de Comité mixte des impressions du Parlement.

L'ARBITRAGE ENTRE L'ONTARIO ET LE QUÉBEC

L'honorable M. Tessier déclare que la motion qu'il va présenter, exige que la Chambre dirige son attention sur une question très importante, à savoir l'arbitrage entre les provinces du Québec et de l'Ontario. Un sentiment prédomine maintenant dans toute la province de Québec selon lequel une grande injustice a

that section of the Dominion by the award of the arbitrators appointed under the British North America Act. The amount at stake was very large indeed, and if those who had studied the question had made a correct calculation, the province of Quebec would have to pay ten or twelve millions of dollars according to that award, whereas she was not justly bound to do so. The award was in favour of another province which would receive the benefit of the amount which was taken away from Quebec. Instead of a division of the debts and assets which would give, on any basis of population or any other, fixed and equitable principle something like one half of those debts and assets to each province, there was actually a difference of seven or eight millions made in favour of Ontario as against the province of Quebec. If such were the case, no one could deny that a great injustice had been inflicted upon Quebec, or fail to understand why the people of that section felt so aggrieved. The results of such a sentiment might lead to very grave public inconveniences. The Confederation of the Provinces had been necessitated to a large extent by the state of things which existed between Upper and Lower Canada previously. Every one knew that parties were so closely divided that government became impracticable, and it was one of the objects of Confederation to remove all causes of discontent between Upper and Lower Canada. The system of Confederation had, so far, equalled the anticipations of its promoters—the results had been most satisfactory to all sections; and it would certainly be very unfortunate were the prospects of the harmonious working of the union to be marred by any untoward causes arising at the present time. Now, when it was known that such dissatisfaction prevailed in Quebec—that both branches of the Legislature complained unanimously of an injustice that had been done to that section, and asked that that award be set aside—the House should earnestly consider what was best to be done to remedy a difficulty which might assume most dangerous proportions. What was the proper remedy it was not for him to say, but all must agree with him as to the necessity of convincing the people of Quebec that the Parliament of the Dominion would not be a party to perpetuating any injustice. He (Hon. Mr. Tessier) for one believed that there was patriotism enough in the province of Ontario to refuse to sanction injustice to any province. The representatives of the Maritime Provinces might not be so deeply interested in the question as Ontario or Quebec, but nevertheless they were equally interested in the harmony of the Union, and would not fail to consider the question in the interests of the whole Dominion. If it could be shown that there were real and palpable errors in the proceedings of the arbit-

été commise envers cette partie de la Puissance par la sentence des arbitres nommés en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Le montant en jeu est effectivement assez important et, si ceux qui ont étudié la question ont fait un calcul exact, la province de Québec devrait payer dix ou douze millions de dollars, chiffre de la sentence arbitrale, alors qu'elle ne devrait pas être tenue de le faire. La décision est favorable à une autre province qui recevra l'intérêt du montant retiré du Québec. Au lieu d'une division de l'actif et des dettes basée sur la population ou sur tout autre principe fixe et équitable, par exemple la moitié de l'actif et de la dette à chaque province, il existe actuellement une différence de sept ou huit millions en faveur de l'Ontario et aux dépens de la province de Québec. Si tel est le cas, personne ne peut nier la grande injustice commise envers le Québec et on comprend pourquoi les habitants de cette province se sentent tellement lésés. Un tel sentiment peut entraîner des conséquences fâcheuses pour la population. La Confédération des provinces a été rendue nécessaire en grande partie à cause de la situation qui existait auparavant entre le Haut-Canada et le Bas-Canada. Chacun sait que ces parties étaient tellement divisées qu'il était devenu impossible de gouverner et l'un des objectifs de la Confédération consistait à éliminer tous les sujets de mécontentement entre le Haut et le Bas-Canada. La Confédération a, jusqu'à présent, atteint les prévisions de ses auteurs, les résultats ayant été des plus satisfaisants et il serait certainement très malheureux si les perspectives d'une union harmonieuse devaient être gâchées par tout événement fâcheux survenant en ce moment. Maintenant qu'une telle insatisfaction règne au Québec, que les deux Chambres de la Législature se plaignent à l'unanimité d'une injustice qu'a subie cette province et demandent que cette décision soit rejetée, le Sénat doit étudier sérieusement les mesures à prendre pour résoudre un problème qui peut prendre des proportions très alarmantes. L'honorable M. Tessier ne saurait dire quelle est la solution appropriée, mais tous doivent être d'accord sur la nécessité de convaincre les Québécois de la volonté du Parlement de ne perpétuer aucune injustice. Selon lui, il y a suffisamment de patriotisme en Ontario pour ne pas approuver une injustice commise envers toute autre province. Les représentants des provinces Maritimes peuvent ne pas être aussi profondément intéressés à la question, mais ils sont cependant intéressés également à une union harmonieuse et ne manqueront pas d'étudier cette question dans l'intérêt de la Puissance dans son ensemble. Si on pouvait prouver que la procédure d'arbitrage comporte des erreurs réelles et évidentes, on trouverait, il n'en doute pas, une solution face à une autorité supé-

trators, he had no doubt that some remedy would be found on reference to some higher authority. It was to be regretted that the intentions of those who framed the clause in the Confederation Act, bearing on the question, had not been more clearly defined. The only clause in the British North America Act, referring to the question was the 142nd, *viz*: "The division and adjustment of the debts, credits, liabilities, properties and assets of Upper Canada and Lower Canada shall be referred to the arbitrament of three arbitrators, one chosen by the Government of Quebec, one by the Government of Ontario and one by the Government of Canada; and the selection of the arbitrators shall not be made until the Parliament of Canada and the Legislatures of Ontario and Quebec have met, and the arbitrator chosen by the Government of Canada shall not be a resident either in Ontario or Quebec." If that reference was compared with other references in similar cases, it would be found that unanimity was meant, and that in cases where the majority of arbitrators could decide, the reference was construed differently. In that clause there was no mention made of an umpire. In any arbitration, whether for public or private purposes, where it was necessary that a majority should decide, it was mentioned in the convention that one of the arbitrators should act as an umpire. So far as the clause went, the three arbitrators were treated alike—as equal in power and authority; and when reference was made to the arbitrator, not resident in Ontario or Quebec, he was styled "arbitrator" simply, not "umpire". By reference to the Treaty of Ghent, in 1814, it would be seen that Commissioners were appointed to fix the boundaries of the respective countries interested. The Commissioners were to meet at St. Andrew's, New Brunswick, and if they should agree their decision was to be "final and conclusive", but in the event of the two Commissioners differing upon all or any of the matters referred to them, or in the event of both or either of the said Commissioners refusing, or declining, or willfully omitting to act as such, "they were to make joint or separate reports, stating the grounds of their opinions; and then the British and American Governments agreed to refer the reports to some friendly Power or State, to be then named for that purpose, and who shall be requested to decide on the differences". Then, again, reference might be made to the Canada Trade Act, Imperial Statute 3rd Geo. IV, chap. 119, intended to settle certain difficulties of trade, as connected with the levying of duties, between Upper and Lower Canada. Here it was provided that Commissioners should be appointed as well as an umpire in case of difficulty. Again, reference might be made to the Commission for the arrangement of the Oregon question in 1863; an umpire was also to be

rieure. Dommage que les intentions de ceux qui ont élaboré les articles de l'Acte de la Confédération, portant sur la question, n'aient pas été plus clairement définies. Le seul article de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique se rapportant à la question, à savoir l'article 142 est ainsi conçu: «Le partage et l'ajustement des dettes, crédits, obligations, propriétés et actif du Haut et du Bas-Canada seront soumis à la décision de trois arbitres, dont l'un sera choisi par le gouvernement d'Ontario, un autre par le gouvernement de Québec et le dernier par le gouvernement du Canada. Le choix des arbitres n'aura lieu qu'après que le Parlement du Canada et les législatures d'Ontario et de Québec auront été réunis; l'arbitre choisi par le gouvernement du Canada ne devra être domicilié ni dans Ontario ni dans Québec.» Si on compare cette citation à d'autres semblables, on se rend compte que l'unanimité est prévue et que dans les cas où la majorité des arbitres peuvent décider, elle est interprétée autrement. Dans la présente disposition, il n'est pas fait mention d'un juge. Dans tout arbitrage pour fins publiques ou privées où la décision doit être prise par la majorité, il est mentionné dans la convention que l'un des arbitres doit exercer les fonctions de juge. Selon la présente disposition, les trois arbitres sont traités également pour ce qui est du pouvoir et de l'autorité; et lorsqu'on se rapporte à l'arbitre domicilié ni en Ontario ni au Québec, on l'appelle simplement «arbitre» et non pas «juge». Aux termes du Traité de Gand de 1814 des commissaires furent nommés et chargés de délimiter les frontières respectives des pays intéressés. Ils devaient se réunir à Saint-Andrew au Nouveau-Brunswick et, s'ils prenaient une décision, elle devait être «définitive et concluante.» Advenant le cas où deux commissaires ne s'accordaient pas sur l'ensemble des questions ou sur toute question soumise, ou que l'un d'eux ou les dits commissaires refusaient, déclinaient ou omettaient volontairement d'agir comme tels, «ils pouvaient faire un rapport collectif ou des rapports séparés, énonçant leurs points de vue; ensuite les gouvernements anglais et américains acceptaient de présenter les rapports à quelque puissance ou État ami spécifiquement nommé à cette fin, qui devait rendre un jugement sur les divergences.» Enfin, on peut également citer le Canada Trade Act, Imperial Statute 3rd Geo. IV, ch. 119, destiné à régler certaines difficultés commerciales relatives à la perception des droits entre le Haut et le Bas-Canada.

Dans la présente loi, il est stipulé qu'un juge et des commissaires soient nommés en cas de difficulté. On peut encore faire mention de la commission chargée de régler la question de l'Orégon en 1863. Un juge devait également être nommé en cas de divergence d'opinion. Une haute commission est sur le point de siéger

appointed in case of a difference of opinion. At the present time, there was a High Commission about to sit at Washington; and, in that case, unanimity must prevail, if its decision was to be final and conclusive. It would be seen how peculiar was the position of the three arbitrators in question. If they had come to different conclusions, would each have made a separate report? Would each of those reports, in that case, have prevailed? No provision, in fact, was made for an umpire to decide, in the British North America Act. But he could go further and say that the arbitrators did actually differ from each other, as to the particular basis to be adopted for the division of the debts and assets. The arbitrators had a very important duty to perform, and so far as the arbitrator for Ontario was concerned, he had the confidence of his section of the Dominion, and of the whole Confederation as well. (Hear, hear.) That honourable gentleman was well qualified to perform the duties entrusted to him. If anything could be brought to his charge, it would only be as Talleyrand said to his ambassadors, "pas trop de zèle", not too much zeal. He had worked patriotically for his section, and had succeeded so well as to obtain an award giving Ontario more than had been previously claimed for her by her advocates. As respects the arbitrator for Quebec, his reputation had been won at the bar and on the bench, and stood deservedly high throughout the province. The people of Quebec felt that their interests were secure whilst he remained on the arbitration. But the appointment made by the Dominion was not so fortunate. If some gentleman of high standing had been chosen out of the Dominion, in Great Britain for instance, it would have certainly given more satisfaction to all sections of the Confederation. The gentleman who was actually appointed might have been supposed to be competent at the time, but it was to be confessed that one circumstance had the effect of shaking that confidence reposed in him at the outset. It was to be regretted that he had accepted subordinate employment in one of the departments of the Government of the Confederation, and thereby lessened confidence in him. He (Mr. Tessier) had no doubt that gentleman acted conscientiously, but it was certainly notorious that the fact of his remaining in the arbitration and assisting in doing some other work for the Dominion Government was not viewed with satisfaction in Quebec, nor even in Ontario. Now, it appeared from the printed opinions of the arbitrators that they did not agree in opinion. For instance, Hon. Mr. Macpherson said:

"On the whole, it is with the utmost confidence submitted that the ratio deduced from population, as ascertained by the Census of 1861, is, of all modes suggested, the most *just*; for when liabilities have to be laid upon a whole people, who possess

à Washington; dans ce cas, il doit y avoir unanimité si la décision doit être «définitive et concluante.» On peut voir dans quelle position étrange se trouvaient les trois arbitres en question. S'ils arrivent à des conclusions différentes, chacun doit-il faire un rapport séparé? Dans ce cas, chacun doit-il prédominer? Dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, aucune disposition ne permet à un juge de décider. Il (l'honorable M. Tessier) ajoute que les arbitres divergent effectivement d'opinion sur l'adoption d'une base particulière de la répartition des dettes et de l'actif. Les arbitres exercent une importante fonction et, en ce qui concerne celui de l'Ontario, il a la confiance de cette province et de l'ensemble de la Confédération (très bien)! L'honorable arbitre possède les qualités nécessaires pour s'acquitter du devoir qui lui incombe. La seule remarque qu'on pourrait lui faire est la même que Talleyrand fit à ses ambassadeurs, «pas trop de zèle». Il a travaillé de façon patriotique et a tellement bien réussi qu'il a obtenu une décision donnant à l'Ontario plus que ne l'avaient demandé ses défenseurs. En ce qui concerne l'arbitre du Québec, il a acquis, au barreau et à la Cour, une réputation qui, à juste titre, demeure excellente dans toute la province. Tant que ce dernier occupe son poste, les Québécois sentent que leurs intérêts sont protégés. Mais le choix de la Puissance n'a pas été aussi heureux. Si quelque gentilhomme haut placé avait été choisi à l'extérieur de la Puissance, en Grande-Bretagne par exemple, il y aurait certainement eu plus de satisfaction dans toutes les parties du pays. L'arbitre choisi paraissait sans doute compétent lors de sa nomination, mais un regrettable incident a eu pour effet d'ébranler la confiance qui reposait sur lui au début. Il est regrettable qu'il ait accepté un poste inférieur dans un des ministères du gouvernement de la Confédération et ait ainsi diminué la confiance que les gens lui portaient. Selon lui (M. Tessier), l'arbitre a agi consciencieusement, le fait qu'il demeure arbitre et travaille ailleurs pour le gouvernement fédéral, n'était pas vu d'un bon œil ni par les Québécois, ni même par les Ontariens. Du rapport écrit, il ressort que les arbitres ne sont pas d'accord. Par exemple, l'honorable Macpherson dit:

«Dans l'ensemble, on peut dire avec la plus grande certitude que le taux calculé selon le recensement de 1861 constitue la méthode la plus juste parmi les méthodes suggérées. En effet, lorsque des responsabilités sont imposées à des gens comme les

so equally the means of paying as the people of Ontario and Quebec do, what can be more equitable than to distribute them *per capita*.”¹

On the other hand, Hon. J. H. Gray declared:

“A division according to population certainly seems the simplest, and is undoubtedly the most expeditious mode; but from the arguments advanced up to this time, *I do not see my way clear*, in the absence of any agreement between the representatives of Ontario and Quebec, to adopt it. It has been argued it would not be just or fair—it may be added, *perhaps it might be practically impossible*.”²

Those were the opinions of the two arbitrators as to the basis of division, and it could be seen that they were entirely at variance. Lest he might be charged with asserting too much respecting the feeling in the province of Quebec, as he only wished to state what was perfectly correct, he would refer to the resolutions proposed and unanimously adopted in the month of November last, by both the branches of the Legislature of Quebec. Those resolutions declared:

“That the injustice of the said pretended award is evident from the same having been rendered wholly in the interest of the province of Ontario, and from the fact that while Messrs. Gray and Macpherson refused to take into consideration the relative financial positions of the two provinces at the time of the Union, they have taken into consideration the object and nature of certain items of expenditure as having been incurred in one or the other section of the Province of Canada from the period of the Union to Confederation; that the said pretended award is further unjust, inasmuch as the division of the credits, properties and assets of the late Province of Canada does not even proceed upon the same basis and principles as those which appear to have been adopted in relation to the division of the balance of the debt, and does not rest upon any principle whatsoever, but is purely arbitrary and favours the province of Ontario.”

On that occasion, the honourable gentleman who acts as Treasurer of the province of Quebec, Mr. Robertson, made some lengthy remarks, in the course of which he said: “By the present award, the debt of Quebec was put at \$5,006,327 and Ontario at \$5,593,673, the latter half a million less than she admitted owing, and the former many hundred thou-

habitants de l'Ontario et du Québec qui possèdent un moyen égal de payer, quelle est la solution la plus équitable sinon la répartition par habitant.”¹

D'autre part, l'honorable J. H. Gray déclare:

«Un partage selon la population semble certainement le procédé le plus simple et sans aucun doute le plus expéditif, mais à partir des arguments avancés jusqu'à présent, je ne pense pas l'adopter, en l'absence de tout accord entre les représentants de l'Ontario et du Québec... On a soutenu que ce n'est pas juste. On peut ajouter que c'est pratiquement impossible.»²

Telles sont les opinions de deux arbitres sur la répartition, opinions qui paraissent pour le moins opposées. De peur d'être accusé d'en dire trop long au sujet du sentiment de la province de Québec, et comme il (M. Tessier) souhaite s'en tenir aux faits, il s'en réfère aux résolutions proposées et adoptées à l'unanimité en novembre dernier, par les deux Chambres de la législature du Québec. Dans ces résolutions, il est stipulé ce qui suit:

«Que l'injustice de ladite prétendue sentence arbitrale est évidente en ce qu'elle est rendue uniquement dans l'intérêt de la Province d'Ontario et qu'en même temps que **MM. Gray et Macpherson** ont refusé de tenir compte de la position relative des finances des deux Provinces au temps de l'Union, ils ont pris en considération la cause et la nature de certaines dépenses comme ayant été faites dans l'une ou dans l'autre partie de la Province depuis l'époque de l'Union jusqu'à celle de la Confédération, et que la dite prétendue sentence arbitrale est encore injuste en ce que la distribution de l'avoir, des crédits et des biens de l'ancienne Province du Canada n'est même pas établie sur les bases et sur la proportion que l'on paraîtrait avoir adoptées pour le partage de la balance de la dette, et ne repose sur aucun principe; mais qu'elle est purement arbitraire et favorise la Province d'Ontario.»

A cette occasion, l'honorable M. Robertson, qui occupe les fonctions de trésorier de la province de Québec, a fait de longues observations au cours desquelles il dit: «Par la présente décision, la dette du Québec est évaluée à \$5,006,327, soit plusieurs centaines de milliers de trop selon celui-ci, et celle de l'Ontario à \$5,593,673, soit un demi million de moins que la

¹ Arbitration between Ontario and Quebec, under the British North America Act, 1867. Opinions of the Arbitrators appointed by the Province of Ontario and by the Dominion Government. Montreal, 1870. p. 85

² Ibid. p. 92

¹ Correspondance et documents relatifs au partage de la dette entre les provinces de Québec et Ontario, 1870. Québec, 1870. p. 103

² Ibid. p. 108

sands more than she was convinced was right. Quebec took the ground that the old Upper Canada debt should be taken off the common debt of ten millions and a half, and the balance divided between her and Ontario, on such principle as might be decided upon by the arbitrators. In dividing the assets, Quebec had been awarded only about \$4,000,000, and Ontario, \$14,000,000." If such were the case, as there stated, then he was sure a feeling of indignation would arise even in the province of Ontario, to set aside the award. When Nova Scotia complained that an injustice had been done her, the Parliament of Canada came forward and remedied the injustice. Every disposition had been shown to conciliate all sections of British America, and bring them into the Confederation; and under those circumstances he had no doubt that the claims of Quebec would receive all the consideration to which they were entitled. Now as respects the legal point, he would say that it was an understood principle between private individuals, between corporations as well as countries, that a proper consent must be given. The province of Quebec took only its existence by the Confederation Act, and could not strictly be said to have been a party consenting to that reference to arbitrators mentioned in the said Act. We had yet to learn what rules were adopted for the adjudication of the questions at issue. None apparently were adopted when one of the arbitrators resigned. The two remaining arbitrators had no jurisdiction to proceed in the absence of the other. This was a well settled doctrine. See *Domats Civil Law by Cushing* vol. I, No. 1110. "Arbitrators cannot judge unless they are all together." Another reason which made the award so unsatisfactory was the fact that the arbitrators refused to admit the claims which were properly raised by Quebec. Upper Canada, at the time of the Union, had a debt of \$6,000,000, whilst Lower Canada had actually a sum to her credit. The arbitrators refused to enter into the consideration of that claim, and why? They argued because the Union Act had been brought forward on high political grounds. If those grounds existed in 1840 when this country had not the benefit of responsible Government—when it was not supposed that equal justice was to be meted out to all portions of the provinces—was the same maxim to prevail now? He hoped that there was not a feeling in the Confederation that would, "on high political grounds", make the province of Quebec pay ten millions whilst a sister province would only pay half. On the contrary, if an injustice was committed formerly, there was no reason to perpetuate it, or make the injury now actually greater than the first.

Mr. Justice Day expressed himself at page 22 of his pamphlet as follows:

dette déclarée. Les représentants du Québec pensent que la vieille dette du Haut-Canada doit être déduite de la dette commune de dix millions et demi et que le solde doit être partagé entre cette province et celle de l'Ontario selon le principe établi par les arbitres. Dans le partage de l'actif, on a accordé au Québec environ \$4,000,000 seulement et à l'Ontario \$14,000,000. Si tel est le cas, il est certain qu'un sentiment d'indignation va surgir même dans la province de l'Ontario, pour rejeter la décision. Quand la Nouvelle-Écosse s'est plainte d'une injustice commise à son égard, le Parlement du Canada y a remédié. Toutes les dispositions ont été prises pour concilier toutes les parties de l'Amérique britannique et les intégrer à la Confédération; dans les présentes circonstances, il ne doute pas que les revendications du Québec recevront toute la considération à laquelle elles ont droit. En ce qui a trait à l'aspect juridique, il s'agit, selon lui, d'un principe reconnu entre les simples particuliers, entre les sociétés comme entre les pays, que le consentement des parties est essentiel. La province de Québec n'a vu le jour qu'avec l'Acte de la Confédération. On ne peut donc pas strictement dire qu'elle a donné son consentement en ce qui concerne les arbitres mentionnés au dit acte. Il nous reste à savoir quels règlements ont été adoptés lors du jugement des questions en cause. Il semble qu'aucun ne l'était à la démission de l'un des arbitres. Les deux autres arbitres n'avaient pas le pouvoir d'agir en l'absence de l'un d'eux. C'est là un principe bien établi. Voyez, à ce sujet, *Domats, Civil law par Cushing* vol. 1, No 1110. On y lit: «Les arbitres ne peuvent statuer que s'ils sont tous présents.» Une autre raison de l'insatisfaction engendrée par l'arbitrage tient au fait que les arbitres refusèrent d'admettre les demandes formulées de bon droit par le Québec. Au moment de l'union, le Haut-Canada avait une dette de \$6,000,000, alors que le Bas-Canada possédait effectivement un montant à son crédit. Les arbitres refusèrent d'examiner cette question. Pourquoi? Parce que, selon eux, l'union avait été instaurée pour des motifs politiques nobles. Si ces motifs existaient en 1840, à l'époque où notre pays ne bénéficiait pas du gouvernement responsable, alors qu'on ne s'attendait pas à ce qu'on rende la même justice dans toutes les parties des provinces, le même principe doit-il prévaloir aujourd'hui? Il espère que, dans la Confédération, il ne s'en trouve pas un qui, «pour des motifs politiques nobles», fera payer dix millions de dollars à la province de Québec, alors qu'une province sœur ne paiera que la moitié de cette somme. Au contraire, si une injustice a été commise autrefois, il est inutile qu'elle se perpétue, ou que le préjudice atteigne, aujourd'hui, des proportions plus vastes que la première fois.

Monsieur le juge Day s'est exprimé à la page 15 de sa brochure comme suit:

"It is matter of history that Upper Canada, whatever her undeveloped resources may have been, was in a condition of great financial embarrassment in 1841 and it is not too much to say that she was rescued from a calamitous crisis by the union with Lower Canada."

It was stated in the life of Lord Sydenham, pp. 133-4, upon the authority of the Parliamentary papers of 1840, that:

"In the summer of 1839, Upper Canada was on the eve of bankruptcy, with an annual revenue of not more than £78,000. The charge for the interest of its debt was £65,000, and the permanent expense of its Government £55,000 more, leaving an annual deficiency of £42,000 while the want of a seaport deprived it of the power of increasing its revenue in the usual and least onerous way by the imposition of duties * * * and the ruinous expedient which had been adopted of late of paying the interest of the public debt out of fresh loans could no longer be repeated."³

The Imperial Government, to help Upper Canada out of the "condition in which it was impossible to continue", brought about the union of Upper Canada and Lower Canada.

And again, Lord Sydenham in his letters of 20th November and 8th December, 1839, pp. 144, 150, says:

"The finances are more deranged than we believed even in England. The deficit £75,000 a year, more than equal to the income. All public works suspended. Emigration going on fast from the province. Every man's property worth only half what it was. The Union offered the only means of recruiting its finances by persuading Great Britain to help the Upper Canada Exchequer."

The foregoing extracts, to which others equally strong might easily be added, show how urgent the necessity was, from which the Union relieved the Upper Province.⁴

The true rule to have adopted was to give every one his due—we should not take from one man to give to another. That rule which prevailed between individuals should hold

«C'est maintenant un fait acquis à l'histoire que le Haut-Canada, quelles que fussent ses ressources non encore exploitées, se trouvait en 1841 dans de grands embarras financiers, et ce n'est pas trop dire que de prétendre que son union avec le Bas-Canada, l'a sauvé d'une crise qui aurait eu les proportions d'une calamité.»

On lit dans la vie de Lord Sydenham, pages 133-134, sous l'autorité des documents parlementaires de 1840:

«Dans l'été de 1839, le Haut-Canada était à la veille de la banqueroute avec un revenu annuel de pas plus de £78,000. L'intérêt de la dette se montait à £65,000 et les dépenses ordinaires de son gouvernement atteignaient £55,000, laissant ainsi un déficit annuel de £42,000, alors que l'absence d'un port de mer le privait de la facilité d'augmenter ses revenus par le moyen ordinaire et le moins onéreux de l'imposition de droits, ***** et il ne pouvait plus recourir à l'expédient ruineux récemment adopté, de payer l'intérêt de la dette publique au moyen de nouveaux emprunts.»³

Afin d'aider le Haut-Canada à se tirer d'une situation qui ne peut durer, le gouvernement impérial instaure l'union du Haut-Canada et du Bas-Canada.

Et Lord Sydenham, dans ses lettres du 20 novembre et du 8 décembre 1839, pages 144, 150 dit encore:

«Les finances sont encore plus délabrées que nous le croyions même en Angleterre. Le déficit annuel est déjà de £75,000 et excède le revenu. Tous les travaux publics sont suspendus. L'émigration de la province se poursuit nombreuse et rapide. La propriété est dépréciée de moitié. L'Union offre le seul moyen de rétablir ses finances, en ce qu'elle décidera l'Angleterre à aider le Haut-Canada à remplir son trésor vide.»

Ces extraits auxquels on pourrait en ajouter d'autres également forts, montrent combien était urgente pour le Haut-Canada la nécessité de se relever par l'Union.⁴

La vraie règle à suivre aurait dû être de donner à chacun son dû selon le principe qu'il ne sert à rien de déshabiller saint Pierre pour habiller saint Paul. Cette règle qui a cours

³ Report in the matter of the Division and Adjustment of the Debts and Assets of Upper Canada and Lower Canada, under the 142nd Section of the British North America Act, 1867. Opinion of the Arbitrator appointed by the Government of Quebec. p. 67

⁴ Ibid. p. 68

³ Rapport sur la question du partage et de la répartition de l'actif et du passif du Haut-Canada et du Bas-Canada, sous l'autorité de la 142^e section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867. Opinion et jugement de l'arbitre nommé par le gouvernement de Québec. Québec, 1870. p. 15

⁴ Ibid. p. 15

good in the case of nations or sections of countries. But it might be said that there was a partnership in fact, and that we should have to consider the position of the two provinces since the union, and particularly the fact that Quebec had derived larger advantages than Ontario from the union. Now, looking at the facts, he held an opinion directly the reverse. The province of Upper Canada, in 1841, had a population of 465,000 souls, and Lower Canada 663,000. Ten years afterwards, in 1851, Upper Canada had increased her population to 952,000, while that of Lower Canada was 890,000 or 62,000 less than that of the sister province. Was the increase the result of natural growth? No, it was brought about by immigration, stimulated by the expenditure of large sums of public money in the construction of public works in Upper Canada. It was urged that the public works were beneficial to Lower Canada. He admitted that to be the case, but at the same time they had been doubly advantageous to Upper Canada. It was well known that the Union between Upper and Lower Canada was, in some degree, practically carried out as a Federal Union. Nothing was given to Upper Canada, unless some equivalent was made to Lower Canada, and *vice versa*. Gentlemen from Ontario knew full well that they benefited largely with Lower Canada. In 1861 the population of Ontario had increased to 1,396,091, while that of Quebec was 1,111,506. Now the partnership had been dissolved. Upper Canada was in the enjoyment of a large surplus, instead of the debt with which she entered into the union in 1841. Lower Canada, on the other hand, was saddled with the larger proportion of the debt, and received no compensation for the liabilities which she had paid at the time of the Union. He would only cite two instances of the mode in which the assets were divided. For example, looking at the award, he found the Montreal Turnpike Trust, \$188,000, was placed among the assets given to Quebec. Now the fact was that amount was actually a liability thrown upon the province of Quebec. The arbitrators themselves acknowledged as much, for they said:

"Whereas the said sum of \$188,000 is secured by debentures issued upon the credit of the said Trust, and guaranteed by the late Province of Canada. **** Know, therefore the said arbitrators having assigned the said Trust as an asset to the Province of Quebec, we hereby adjudge and award that the said Province shall hereafter indemnify, protect, and save harmless the said Dominion, and the said Province of Ontario against any charge upon or payment by the said Dominion, in respect of the said debentures, or the said

entre les particuliers doit aussi s'appliquer aux nations et aux provinces d'un pays. Mais on peut croire qu'il y a eu une véritable association et qu'il y a lieu d'examiner la situation des deux provinces depuis l'union, et particulièrement, le fait que l'union a profité davantage au Québec qu'à l'Ontario. Aujourd'hui, à la lumière des faits, il est d'opinion contraire. En 1841, la population du Haut-Canada atteint 465,000 habitants, celle du Bas-Canada, 663,000. Dix ans plus tard, en 1851, la population du Haut-Canada est passée à 952,000 habitants, alors qu'au Bas-Canada elle est de 890,000 soit 62,000 habitants de moins que sa province sœur. L'augmentation est-elle le résultat de la croissance naturelle? Non, elle est causée par l'immigration et encouragée par des dépenses considérables de deniers publics pour la réalisation de travaux publics dans le Haut-Canada. On a allégué que ceux-ci profitaient au Bas-Canada. Il admet que tel est le cas, mais, en même temps, qu'ils étaient doublement avantageux pour le Haut-Canada. Personne n'ignore que l'union entre le Haut-Canada et le Bas-Canada a été réalisée, jusqu'à un certain point, comme une union fédérale. Le Haut-Canada ne reçoit rien sans que le Bas-Canada n'obtienne l'équivalent, et vice-versa. Les messieurs de l'Ontario savent très bien qu'ils tirent grandement avantage du Bas-Canada. En 1861, la population du Haut-Canada s'élève à 1,396,091 habitants, tandis que celle du Bas-Canada est de 1,111,506. L'association est alors dissoute. Le Haut-Canada jouit d'un excédent considérable au lieu de la dette avec laquelle il est entré dans l'union en 1841. Par contre, le Bas-Canada a sur les bras une grande part de la dette et n'a reçu aucune compensation pour les dettes passives qu'il a payées au moment de l'union. Il cite seulement deux exemples de répartition des actifs. Par exemple, en considérant la décision, il découvre que les \$188,000 du Montreal Turnpike Trust figurent parmi les actifs donnés au Québec. En fait, ce montant représente effectivement un passif imposé à la province de Québec. Les arbitres eux-mêmes l'ont reconnu en déclarant ce qui suit:

«Considérant que la dite somme de \$188,000 est assurée par des débentures émises sur le crédit du dit fonds, et garantie par la ci-devant province du Canada. **** A ces causes, les dits arbitres ayant assigné la dite commission, à titre d'actif, à la province de Québec, ils décident et arrêtent présentement que la dite province de Québec devra, à l'avenir, indemniser, garantir et mettre à couvert la dite Puissance et la dite province d'Ontario de toute charge ou paiement que pourrait supporter la dite Puissance relativement aux dites

guarantee, or in respect in any other way of the said trust.”⁵

And again in the division of the assets, there was another item, the Municipal Loan Fund of Upper Canada, amounting to \$7,000,000, and it was handed over to Ontario. On the other hand, the Municipal Loan Fund of Lower Canada, some two or three millions, was awarded to Quebec. Now that Municipal Loan Fund was actually a joint property of the Canadas, and could not be awarded in the mode proposed without an injustice to Quebec. It might be more convenient to Ontario to receive the \$7,000,000 in its own province, but justice rather than convenience should be considered in such cases. The Municipal Loan Fund was actually taken from the public chest of Canada—it belonged to Lower as well as Upper Canada. Yet, seven millions were given to one, and only two or three to the other. In whatever light the award was considered, its injustice was evident. It was a nullity to all intents and purpose. There was a want of jurisdiction—it was not binding on any one party. Three arbitrators were appointed, and all must be present at the award, but in the present case, one resigned. All that the arbitrators had to do was to report the fact to the proper quarter—the Dominion Government. Suppose one of the arbitrators died or became incapacitated, could the arbitrators proceed? If they did, their award would be a nullity. The proper course then to pursue would be for the two arbitrators to report the facts, and the higher authority would notify the party who had the right to appoint another arbitrator. In the case in question, however, the judgment was given before the province of Quebec had even time to appoint another arbitrator in place of Judge Day. That selection could not be made hastily. Even if it were not made for months, the delay in a matter of such importance would not be improper. If the arbitrators had been less hasty, he was sure that the errors of fact, found in the award, would not have occurred. Again, it was urged against one of the arbitrators, that whilst the Confederation Act stated positively that he must not be a resident of either Ontario or Quebec, the fact was that he had been residing in Ottawa for some time. It was a question of domicile, a question of fact to be ascertained. If he still kept up an establishment in St. John, with his servants therein, then the case would be different. Certainly, enquiry should have been made into a matter so intimately affecting the validity of the award; but none such was ever instituted. Who could decide upon this disqualification; not Mr. Gray himself. But Mr. Day had resigned; where was the majority of

débentures ou à la dite garantie, ou en ce qui concerne la dite commission, de quelque manière que ce soit.”⁵

De plus, dans la répartition de l'actif, figure un autre point: le Fonds de prêt municipal du Haut-Canada s'élevant à \$7,000,000 qui a été remis à l'Ontario. D'autre part, le Fonds de prêt municipal du Bas-Canada d'environ deux ou trois millions, a été accordé au Québec. Or, ce Fonds de prêt municipal est en réalité une co-propriété des deux Canadas et ne peut être attribué selon le mode proposé sans causer une injustice au Québec. Il convient peut-être mieux que l'Ontario bénéficie à elle seule des \$7,000,000, mais, dans un tel cas, on doit tenir compte de ce qui est juste plutôt que pratique. Le Fonds de prêt municipal provient effectivement des fonds publics du Canada. Il appartient autant au Bas-Canada qu'au Haut-Canada. Toutefois, sept millions sont allés à l'un et seulement deux ou trois millions à l'autre. Peu importe la façon dont on envisage l'arbitrage, son injustice est criante. C'est une nullité sous tous les rapports. Il y a eu incompetence, il ne lie donc aucune partie. Trois arbitres ont été désignés, et tous doivent être présents lors de l'arbitrage. Cependant, dans le cas présent, l'un d'eux a démissionné. Les arbitres n'avaient qu'à rapporter le fait à qui de droit, c'est-à-dire au gouvernement de la Puissance. A supposer qu'un des arbitres décède ou soit dans l'incapacité de siéger, les arbitres peuvent-ils continuer à siéger. Si oui, leur décision sera nulle. La façon de procéder est alors la suivante: que les deux arbitres rapportent les faits et que l'autorité supérieure avise la partie qui est en droit de nommer un autre arbitre. Toutefois, dans le cas qui nous concerne, le jugement a été rendu avant que la province de Québec ait eu le temps de nommer un autre arbitre à la place du juge Day. Le choix ne pouvait se faire à la hâte. Des mois de délais dans un cas aussi important peuvent s'imposer. N'eût été la hâte des arbitres, il est convaincu que les erreurs de fait, découvertes dans l'arbitrage, ne se seraient pas produites. De plus, on objecte contre l'un des arbitres le fait qu'il ait habité Ottawa pendant quelque temps, alors qu'il est clairement dit dans l'Acte de la Confédération qu'il ne doit être résident ni de l'Ontario, ni du Québec. Il s'agit d'une question de domicile, point de fait à éclaircir. S'il résidait toujours à Saint-Jean avec ses domestiques, la situation serait alors différente. Certes, on devait faire une enquête sur une question touchant aussi étroitement la validité de l'arbitrage, mais aucune n'a jamais été instituée. Qui peut décider de cette incapacité? Ce n'est pas M. Gray lui-même. Par ailleurs, M. Day avait donné sa démission. Où se

⁵ Ontario. Legislative Assembly. Sessional Papers, 1870/71. Vol. 3, Pt. 2. (S.P. 9) p. 3. Copy of the award of the arbitrators...

⁵ Canada. Documents de la Session. Vol. IV, no 5(d.p.21) p.11

the arbitrators? The more he considered the question, the more positive he was that the award was not founded in law. Under the Union Act of 1840, when the Bill was introduced, there was a clause providing for arbitration or Commissioners, and the late Chief Justice Robinson of Upper Canada, who wrote a pamphlet on the subject, said that in case of the death of one of the Commissioners the arbitration would be at an end because the clause did not provide for the appointment of another. In 1814, Belgium was united to Holland, but, in 1830, a revolution occurred, and a Conference was held in London to fix proper limits to the territory of the former country, and to arrange the debts and other matters affecting her. At that time, a gentleman (Mr. Nothomb) who was connected with the revolution, and subsequently became a faithful subject of King Leopold—in fact, one of the Secretaries of the Congress—wrote a book upon the facts of the case. From that work it would be seen that the opinion expressed in the Conference was that the debts of Belgium, which existed at the time of the union in 1814, revived, as a matter of course, when the separation took place. According to the basis of arrangement, each country would have to take back exclusively the debts for which it was liable before the Union. In case of a conflict of opinion between the Commissioners, the matter was to be referred to the five Great Powers of Europe. That reference was not made—the fact of its existence no doubt was sufficient to make the Commissioners agree. In conclusion, he expressed his confidence that the House would see justice done to the province of Quebec, which naturally felt deeply aggrieved, and that even the representatives of Ontario would not accept an award based on injustice to another section. Unless a remedy were provided, difficulties might arise to threaten the harmonious working of the Union. It was most advisable that all sections of the Dominion should be satisfied with the manner in which the Government of the country was conducted. If all sections received equal justice, everybody would be content, but if an injury was inflicted on a particular province, discontent would necessarily be engendered. If there was a disposition shown to give that justice which was due to Quebec, then the feeling which now prevailed in that section would soon disappear, and the Confederation would necessarily grow stronger, and its people more happy and prosperous with the progress of years.

Hon. Mr. Wilmot, in seconding the motion, said that it would not be proper for him then to express any opinion with respect to the arbitration. The fact that the Legislature of Quebec had expressed such strong opinions with respect to the award of the arbitration should

trouvait alors la majorité des arbitres? Plus il considère la question, plus il est convaincu que l'arbitrage est illégal. En vertu de l'acte d'Union de 1840, à la présentation du bill, une clause prévoyait la nomination d'arbitres ou de commissaires. Cependant, l'ancien juge en chef Robinson, du Haut-Canada, auteur d'une brochure sur le sujet, déclare qu'en cas de décès d'un des commissaires, l'arbitrage prend fin, parce que la clause ne prévoit pas la nomination de quelqu'un d'autre. La Belgique s'unit à la Hollande en 1814 et en 1830, suite à une révolution, une conférence à Londres est chargée d'établir équitablement les frontières du territoire de l'ancien pays et d'étudier le règlement des dettes et autres questions le concernant.

A l'époque, M. Nothomb, qui était lié à la révolution et est devenu, par la suite, un fidèle sujet du roi Léopold (étant en fait l'un des secrétaires du Congrès) a écrit un livre à ce sujet. Selon cet ouvrage, il semblerait que d'après l'opinion exprimée à la Conférence, les dettes de la Belgique, au moment de l'Union de 1814, ont été rétablies d'office lors de la séparation. Selon l'accord, chaque pays devait reprendre uniquement les dettes dont il était responsable avant l'Union. En cas de conflit d'opinion entre les commissaires, la question devait être renvoyée aux cinq grandes Puissances européennes, ce qui n'a pas été fait. La seule existence de cette clause a sans doute suffi à créer l'accord entre les commissaires. En conclusion, selon lui, (M. Robertson) le Sénat verra à ce que justice soit faite aux Québécois qui, bien sûr, se sentent profondément lésés. Il croit de plus que même les représentants de l'Ontario n'accepteront pas une décision basée sur une injustice commise envers une autre province. A moins qu'on trouve une solution, des difficultés pourraient menacer l'harmonie de l'Union. Il est vraiment souhaitable que toutes les parties de la Puissance soient satisfaites du Gouvernement du pays. Si une justice égale est faite, chacun sera satisfait, mais si on porte préjudice à une province, il en résultera nécessairement un mécontentement. Si une disposition peut accorder au Québec la justice qui lui est due, le sentiment qui règne dans cette province disparaîtra bientôt et la Confédération deviendra nécessairement plus forte et son peuple plus heureux et plus prospère avec les années.

En appuyant la motion, l'honorable M. Wilmot affirme qu'il ne lui convient pas d'exprimer une opinion relative à l'arbitrage. Tous ceux qui désirent la bonne marche de l'Union doivent considérer sérieusement le fait que des membres de la Législature du Québec expriment des opinions aussi fermes concernant la décision de l'arbitrage. Les membres du Sénat

be earnestly considered by all who wished to see the Union work satisfactorily. The House knew that the delegates met at Quebec and arranged a scheme of Union, but that it was subsequently amended in London on the representation of the Maritime Provinces. Again, at a later time, further concessions were made to Nova Scotia for the purpose of conciliating her. On the whole, the Confederation was working satisfactorily, and it was very desirable that it should continue to do so.

Hon. Mr. Sanborn said that every one ought to approach a question of such magnitude with a disposition to treat it with fairness, and he had no doubt that the House was prepared to do so. It had been already shown that there was great unanimity on the subject in Quebec, but it might be urged that that unanimity was the result of a oneness of interest. Interest certainly had much influence on the minds of persons, but it was impossible to ignore the fact that men of all creeds and parties condemned the award as unjust to the province. Men of intelligence and right feeling did not differ when principles of right and justice were involved. Whilst he was himself quite prepared to acknowledge the ability of the arbitrators in dealing with the subject, yet he could not help coming to the conclusion that they approached the discharge of their duties too much in the spirit of advocates, not sufficiently in the spirit of judges. All authorities on the subject of arbitrations informed us that the arbitrators should come together with the determination to agree, to get rid of all prejudices, and to discuss the question temperately and calmly, so as to arrive at a proper decision. In the present case, we found the arbitrators at variance with each other on all points. The arbitrator from Ontario, for instance, differed entirely from the Dominion arbitrator respecting the basis of dividing the debts. Whilst he quite agreed with the eulogy pronounced upon the arbitrator for Ontario, yet he could not coincide in the assertion that it was quite competent for a gentleman acting in his capacity to consider solely the interests of Ontario. As soon as he was appointed an arbitrator, he became virtually a judge between the two provinces. What he (Mr. Sanborn) complained of particularly was the fact that the arbitrators did not proceed on an equitable principle of division and adjustment. Prior to 1841, Upper and Lower Canada were distinct provinces, and then they were united, but subsequently they were always in reality treated as separate. They had a distinct system of law—each had its Attorney-General and Solicitor-General—what was given to the one was generally asked for the other. It was admitted that the debt of Upper Canada at the time of the Union was something like six and a half millions, whilst Lower Canada had a considerable balance in

savent que les délégués se sont réunis à Québec et ont élaboré un projet d'Union qui, par la suite, a été modifié à Londres sur les recommandations des provinces Maritimes. Plus tard, on a également fait des concessions à la Nouvelle-Écosse afin d'obtenir son assentiment. Dans l'ensemble, la Confédération fonctionne bien et il importe qu'elle continue ainsi.

L'honorable M. Sanborn déclare que chacun doit aborder une question aussi importante avec impartialité et, selon lui, le Sénat est prêt à agir ainsi. On a déjà indiqué que les Québécois sont unanimes sur le sujet, mais on peut signaler que cette unanimité résulte d'un intérêt commun, qui a certainement agi sur l'esprit des gens. Cependant, il est impossible d'ignorer le fait que des hommes de toutes croyances et de tous partis condamnent la décision comme étant injuste envers la province. Les hommes d'esprit et de bon sentiment s'accordent lorsqu'il s'agit des principes de droit et de justice. Tout en reconnaissant lui-même la compétence des arbitres pour traiter du sujet, il (M. Sanborn) ne peut s'empêcher de conclure qu'ils ont abordé l'exercice de leurs fonctions beaucoup trop comme des avocats et pas suffisamment comme des juges. Toutes les autorités dans le domaine des arbitrages nous apprennent que les arbitres doivent se réunir avec la détermination de se mettre d'accord, de se débarrasser de tout préjugé et de délibérer de la question avec calme et modération en vue de prendre une décision équitable. Dans le cas présent, les arbitres furent en désaccord sur tous les points. L'arbitre de l'Ontario, par exemple, diffère entièrement de celui du Dominion sur le partage des dettes. Il (M. Sanborn) est entièrement d'accord sur l'éloge prononcé sur l'arbitre de l'Ontario, mais non sur l'affirmation selon laquelle il est loisible à un gentilhomme de sa compétence de considérer uniquement les intérêts de l'Ontario. Dès qu'il a été nommé arbitre il est devenu pratiquement juge entre les deux provinces. M. Sanborn se plaint principalement du fait que les arbitres n'ont pas procédé selon un principe équitable de partage et de répartition. Avant 1841, le Haut-Canada et le Bas-Canada étaient des provinces distinctes. Par la suite, elles se sont unies mais, en réalité, elles ont toujours été traitées comme étant séparées. Les provinces possédaient un système de loi distinct, chacune ayant son procureur général et son solliciteur général. Ce qu'on accorde à l'une, on le demande généralement pour l'autre. On reconnaît que la dette du Haut-Canada était d'environ six millions et demi au moment de l'Union, tandis que le Bas-Canada avait un solde créditeur considérable. On nous apprend que les arbitres n'ont pris aucune considération de la situation avant l'Union et les raisons invoquées pour cette lacune sont peu valables. Toute répartition

hand. Now, we were told that the arbitrators considered nothing prior to the Union, and the reasons given for such a course were very weak. Any equitable adjustment must take into consideration the condition of things at the time of the Union, and, on that account alone, Quebec had every reason to complain with respect to the award. As respects the legal aspect of the question, he was of the opinion that it was not correct to treat the matter as a public arbitration. The two provinces had interests at issue just like any two individuals would have. In this connection, the honourable gentleman referred to Russell, Caldwell and Watson on arbitration, for the purpose of showing the scope of arbitrations, and the legal mode of carrying them on. He contended that the award of the arbitration was a nullity, since the proper condition had not been fulfilled—the three arbitrators, for instance, not having been present when it was made; and went on to say that it was a matter of the greatest importance to the Confederation that the matter should be settled in such a manner that all ill-feeling in any section might be dispelled. He was not prepared to say how the province of Quebec was to be relieved from the difficulty, but he trusted that justice would be done sooner or later.

Hon. Mr. Campbell said that he was quite sure that although his honourable friend opposite had thought fit to introduce his motion with such lengthy remarks, he would not think it strange if he (**Mr. Campbell**) should for the present content himself with simply expressing the willingness of the Government to bring down all the papers in its possession.

Hon. Mr. Christie regretted that the honourable gentleman should have spoken so much at length in reference to a motion, merely for the production of papers. It was very unfortunate, in his opinion, that this premature discussion should have occurred, when it would all probably have to be repeated when the information asked for was regularly before the House. It was not fair to surprise gentlemen in that manner, and allow a discussion all on one side to go to the country. One honourable gentleman had expressed, at the outset of his remarks, a desire to treat the question in a spirit of the utmost fairness, and yet he had gone on to argue it in a spirit of partisanship.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that the discussion would do good, for it would direct the attention of honourable gentlemen to the subject, and lead them to see how far the remarks of the honourable gentleman who had made the motion were justified by the facts. The people of Quebec wished that their case should be thoroughly understood, and would be deeply incensed with their representatives were they to fail to bring it fully before Parliament. In his opinion, the arbitrators had erred,

équitable doit tenir compte de la situation au moment de l'Union et, sur ce point seulement, le Québec a tout lieu de se plaindre de la décision. En ce qui concerne l'aspect légal de la question, il (**M. Sanborn**) est d'avis qu'on ne doit pas considérer la question comme un arbitrage public. Les deux provinces avaient des intérêts en jeu tout comme n'importe quel particulier pourrait en avoir. A cet égard, l'honorable gentleman se réfère à **MM. Russell, Caldwell et Watson** en vue de démontrer l'importance des arbitrages et la méthode légale à observer. Il soutient que la décision de l'arbitrage est nulle parce que une des conditions nécessaires n'a pas été remplie (par exemple, les trois arbitres n'étaient pas présents lorsque cette décision a été prise). Il poursuit en disant qu'il est de la plus grande importance pour la Confédération que cette question soit réglée de telle sorte que tout ressentiment soit dissipé. Il n'est pas prêt à dire comment la province de Québec doit être débarrassée de la difficulté, mais il pense que justice sera faite tôt ou tard.

L'honorable **M. Campbell** affirme être sûr que bien que son honorable ami ait jugé bon de présenter sa motion avec d'aussi longues observations, il ne trouvera pas étrange qu'il (**M. Campbell**) se contente pour l'instant d'exprimer tout simplement la volonté du gouvernement de présenter tous les documents en sa possession.

L'honorable **M. Christie** dit regretter que l'honorable sénateur ait parlé aussi longtemps à propos d'une motion concernant simplement la production de documents. A son avis, il est déplorable que cette discussion prématurée ait eu lieu alors qu'elle devra sans doute être entièrement répétée lorsque les renseignements demandés seront présentés à la Chambre. Il n'est pas juste de surprendre les sénateurs ainsi et de permettre qu'une discussion toute à la faveur d'une seule partie soit révélée au pays entier. Un honorable sénateur a exprimé, au début de ses observations, le désir de traiter la question avec la plus grande impartialité et il la discute déjà avec parti pris.

L'honorable **M. Letellier de St Just** juge la discussion utile car elle attire l'attention des sénateurs sur le sujet et leur montre jusqu'à quel point les observations de l'honorable sénateur qui a présenté la motion sont fondées. Le peuple du Québec souhaite être bien compris et serait profondément irrité par ses représentants si ceux-ci ne soumettaient pas pleinement son cas au Parlement. A son avis, les arbitres se sont trompés et n'ont pas fait justice au Québec. Chacun sait que si un juré

and failed to do justice to Quebec. Every one knew that if a jurymen absconded when a case was under trial, any judgment the jury would then render would be null and void. On similar grounds, any decision arrived at by an arbitration, whose numbers were incomplete by the resignation or death of one of its members, would be nugatory. In Quebec, no difference of opinion existed with respect to the injustice of the decision—the people, irrespective of nationalities, were unanimous on that point. He regretted to see the feeling that now existed in that province, but it would not disappear until the grievance was removed. It would be better for the Dominion Government to assume all the debt of the provinces than to allow the difficulty to get worse. Some mode of allaying the existing dissatisfaction must certainly be found with as little delay as possible.

Hon. Mr. Wilmot said that if any mistake had been committed by the arbitrator from New Brunswick, he could assure the House it was an error of judgment, not of intention.

Hon. Mr. Allan said that many gentlemen certainly had reason to complain that the House had been taken by surprise, for he had not expected that the merits of the question would have been dealt with at that stage, when the papers were only asked for. It was certainly unfortunate that an *ex parte* statement should go before the country. As respects the arbitrators, he was sure that they had considered the question with a conscientious desire to arrive at a right solution.

The Speaker here stated that a telegram had just been received announcing the fact that peace had been signed at Versailles. (Cheers.)

Hon. Mr. Macpherson said that the House would not, of course, expect him to enter into the merits of the question at that stage. He had to discharge a very onerous and delicate duty, and had endeavoured to do so to the best of his ability. He could assure the House that he had endeavoured to act with the utmost impartiality. If the time should come, when the whole matter could be discussed, he would be prepared to vindicate the award. He did not enter upon the consideration of the question in the spirit of an advocate, but had dealt with it impartially and honestly.

Hon. Mr. Tessier had no doubt that the arbitrators discharged their duties conscientiously and he had not the least intention to say any thing reflecting on their personal character.

Hon. Mr. Sanborn felt the highest regard for the honourable gentleman opposite who had been acting as arbitrator. He had not used the term "advocate" offensively. What he meant

s'esquive quand un cas est en litige, tout jugement rendu par le jury est nul et sans effet. De même, toute décision d'un arbitrage incomplet (à cause de la démission ou de la mort de l'un de ses membres) est nulle. Au Québec, aucune divergence d'opinion n'existe en ce qui concerne l'injustice de la décision; les citoyens de toutes nationalités sont unanimes sur ce point. Il regrette qu'un tel sentiment règne dans la province, sentiment qui ne se dissipera pas tant que l'injustice ne sera pas réparée. Il vaudrait mieux que le gouvernement fédéral assume toutes les dettes des provinces au lieu de laisser empirer la difficulté. On doit certainement trouver, aussitôt que possible, un moyen de dissiper l'insatisfaction qui règne.

L'honorable M. Wilmot affirme que si l'arbitre du Nouveau-Brunswick a commis une erreur, il peut assurer à la Chambre que c'est une erreur de jugement, non d'intention.

L'honorable M. Allan déclare que de nombreux sénateurs ont certainement raison de se plaindre que la Chambre ait été prise à l'improviste, car il n'avait pas prévu que la question serait traitée avant d'avoir les documents. Il est certainement malheureux qu'une déclaration unilatérale ait été faite devant tout le pays. En ce qui concerne les arbitres, il est certain qu'ils ont étudié la question avec la volonté d'arriver à la bonne solution.

Le Président déclare qu'un télégramme arrive à l'instant annonçant que la paix a été signée à Versailles, (applaudissements.)

L'honorable M. Macpherson affirme que la Chambre ne s'attend certes pas à ce qu'il élabore la question à ce moment. Il doit s'acquitter d'une tâche très pénible et délicate et il s'efforce de le faire le mieux possible. Il peut assurer la Chambre qu'il tente d'agir avec la plus grande impartialité. Au moment de la discussion sur l'ensemble de la question, il sera prêt à justifier la décision. Il n'a pas considéré la question comme un avocat, mais il l'a traitée avec impartialité et honnêteté.

L'honorable M. Tessier ne doute pas que les arbitres aient assumé leurs fonctions consciencieusement et n'a pas la moindre intention de dire quoi que ce soit qui puisse nuire à leur réputation.

L'honorable M. Sanborn a beaucoup de considération pour l'honorable sénateur d'en face qui a rempli la fonction d'arbitre. En employant le mot «avocat», il n'a voulu offenser

was that the arbitrators had dealt with the question too argumentatively—according to too strict technical rules.

Hon. Mr. McPherson did not find fault with the remarks of hon. gentlemen, who had, on the whole, treated him with every consideration. As respects the hon. gentleman from New Brunswick—the Dominion arbitrator—he had acted with a most conscientious desire to give a right decision. He had never seen a man more anxious to do what was right.

MESSAGE FROM HIS EXCELLENCY

A Message was received from His Excellency, thanking the House for their loyal Address.

The House then adjourned.

personne. Il désirait simplement faire remarquer que les arbitres avaient trop discuté de la question en s'appuyant sur des règlements trop rigides.

L'honorable M. MacPherson n'a rien à ajouter aux remarques de l'honorable sénateur qui, en somme, l'a traité avec beaucoup de respect. Pour ce qui est de l'honorable représentant du Nouveau-Brunswick (l'arbitre de la Puissance), il a agi le plus consciencieusement possible afin de rendre un jugement honnête. Jamais il n'a vu un homme plus soucieux de rendre justice.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE

Le Sénat reçoit un message de Son Excellence le remerciant pour son Adresse de fidélité.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Monday, February 27, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

After routine business.

THE FISHERY QUESTION

Hon. Mr. Letellier de St Just made the motion, which he had allowed to stand over on a previous day, for an Address to His Excellency the Governor General, praying that His Excellency will cause to be laid before the House copies of the correspondence relating to the fisheries since the last return made to Parliament; also copies of all correspondence relating to the Joint Commission appointed by the Governments of Great Britain and the United States. Great anxiety, he said, existed throughout the country with respect to the question, and grave doubts were entertained whether our rights would be preserved intact by the Commissioners meeting at Washington. Under these circumstances, it was very desirable that the House should have every information given it respecting the question.

Hon. Mr. Mitchell replied that he and his colleagues were much obliged to the honourable gentleman for the manner in which he had allowed his motion to stand over until the papers were ready to be submitted elsewhere. That honourable gentleman had stated that some anxiety was entertained throughout the country with respect to the question, and grave doubts had arisen in some quarters whether the rights and privileges hitherto enjoyed by the people of the Dominion would be sustained or abandoned. He (Mr. Mitchell) was, however, glad to be able to tell his honourable friend that there need be no such doubts henceforth, and that our rights would be fully vindicated. He was pleased to state his own firm conviction, and that of the Government of which he had the honour to be a member, that England would continue in the future as in the past to preserve the rights of the Dominion. In order that the House might thoroughly understand the question, it would be necessary to give a short history of it. Honourable gentlemen would remember the Treaty of 1783, under which certain privileges were given to the Americans. It was true that the Americans of that day claimed, in the settlement of the Treaty of 1783, that they had as much right to certain fishing privileges as the British themselves. They claimed that they had assisted in conquering from old France a portion of the provinces of British North America, to which the fisheries were a territorial adjunct. Therefore, by right of conquest, they urged that they were entitled to an equal share in the fisheries. It must be evident to every one that such a

LE SÉNAT

Le lundi 27 février 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.
La Chambre procède aux affaires courantes.

LES PÊCHERIES

L'honorable M. Letellier de St Just reprend la motion qui est restée en suspens la veille. Il y adressait une demande à Son Excellence le Gouverneur général afin que celui-ci ordonne que soient présentées à la Chambre copies de la correspondance relative aux pêcheries reçue depuis le dernier dépôt de dossier au Parlement, ainsi que des copies de tous les documents concernant la Commission conjointe nommée par les gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis. Il déclare que la question des pêcheries inquiète beaucoup la population canadienne qui entretient des doutes sérieux sur le maintien de nos droits par les délégués de la Commission présentement réunis à Washington. En l'occurrence, il est souhaitable que la Chambre dispose de tous les renseignements relatifs à cette question.

L'honorable M. Mitchell répond que ses collègues et lui-même sont très reconnaissants envers l'honorable sénateur qui a bien voulu permettre que sa motion soit suspendue jusqu'à présentation ultérieure des documents. Cet honorable sénateur a déclaré qu'une certaine inquiétude régnait au pays relativement à la question des pêcheries et que des doutes sérieux concernant le maintien ou non des droits et privilèges jusqu'ici accordés à la population de la Puissance ont pris naissance dans certains milieux. Il (M. Mitchell) est heureux de pouvoir dire à son honorable ami qu'il n'y a pas lieu de concevoir de tels doutes, et que nos droits seront entièrement défendus. L'Angleterre continuera comme par le passé de maintenir les droits de la Puissance: telle est sa conviction personnelle et celle du Gouvernement dont il a l'honneur d'être membre. Mais pour que la Chambre comprenne entièrement la question, il est essentiel de donner un résumé historique. Les honorables sénateurs se rappelleront que des privilèges ont été accordés aux Américains en vertu du traité de 1783. Il est vrai que ceux-ci ont alors exigé des Britanniques le même droit à certains privilèges de pêche. Ils affirmaient avoir aidé à la conquête d'une partie des provinces de l'Amérique du Nord britannique appartenant à la vieille France, et qui avaient les pêcheries comme partie du territoire. C'est donc à titre de conquérants qu'ils ont insisté pour en avoir une part égale. L'Angleterre ne pouvait, bien entendu, accepter une telle demande, qu'elle n'a, d'ailleurs, jamais reconnue. Mais avec cet esprit de conciliation qui caractérise si souvent

claim could not be recognized by England. In fact, it was never acknowledged by her; but in that spirit of conciliation which so often characterizes her dealings with other powers, she determined rather than protract the war to grant certain concurrent privileges which they continued to enjoy up to 1812. When the war of 1812 broke out, of course that Treaty of 1783 became a dead letter. When peace again ensued, difficulties arose in arranging a satisfactory plan with respect to the use of the fisheries. The Treaty of 1814 was subsequently signed without any reference to the fisheries or the navigation of the Mississippi—the two questions on which there was a difficulty in arriving at a satisfactory arrangement. The Americans, no doubt, hoped, by a persistent use of the privileges they enjoyed up to 1812, to obtain a right by *user* to the fisheries. It would be in the recollection of the honourable gentlemen who have studied the question that the British Government, under the direction of Earl Bathurst, issued a despatch giving such directions to the officer in command of the British North American squadron as would require him to enforce the strict rights which British subjects were entitled to enjoy, and excluding foreigners from participation in our fisheries, which were the exclusive property of the British. That law was strictly enforced for some time; with moderation, it was true, but nevertheless with firmness, so as to prevent any right of *user* accruing with respect to the fisheries. It would also be recollected that seizures were made which became the subject of remonstrance through the American Ambassador at the Court of London, and the result was the Convention of 1818, which ended in the American Government accepting the privilege of fishing free “in common with the subjects of His Britannic Majesty, on that part of the southern coast of Newfoundland, which extends from Cape Ray to the Rameau Islands, on the Western and Northern coast of Newfoundland from the said Cape Ray to the Quirpon Island, and also on the coasts, bays, harbours, and creeks from Mount Jolly, on the Southern coast of Labrador, and through the Straits of Belle-Isle, and thence Northeasterly indefinitely along the coast”. The Americans at the same time voluntarily abrogated any claims or privileges, if ever they had any, along the coast of the rest of the British North American possessions. The language of the treaty was so strong that it was worth while quoting it: “And the United States hereby renounce, for ever, any liberty heretofore enjoyed or claimed by the inhabitants thereof, to take, dry, or cure fish on or within three marine miles of any of the coasts, bays, creeks, or harbours of His Britannic Majesty’s dominions in America, not included within the above mentioned limits”. From 1818, during a few years, the rights of the two nations were per-

les relations qu'elle entretient avec les puissances étrangères, l'Angleterre a décidé de céder des privilèges qui se sont perpétués jusqu'en 1812, plutôt que de prolonger la guerre. Lorsque celle-ci éclata le traité de 1783 devint bien sûr lettre morte. Lorsque la paix fut rétablie, des difficultés survinrent dans l'établissement d'une entente satisfaisante relative à l'accès aux pêcheries. Les deux pays ont ensuite signé le traité de 1814 sans faire mention des pêcheries ni de la navigation sur le Mississippi (les deux points litigieux). Les Américains espéraient sans doute en continuant de profiter des privilèges jusqu'en 1812 obtenir un droit d'usage des pêcheries. Ceux qui ont étudié la question se rappelleront que pour le compte du gouvernement britannique, Earl Bathurst expédia une dépêche donnant instructions à l'officier commandant l'escadron de l'Amérique du Nord britannique de faire valoir les droits des sujets britanniques et d'interdire aux étrangers l'accès aux pêcheries qui étaient la propriété exclusive des Britanniques. Cette loi fut appliquée pendant un certain temps avec modération mais aussi avec fermeté afin d'empêcher l'octroi d'un droit d'usage des pêcheries. On se souviendra aussi que des protestations furent faites devant la Cour de Londres par l'ambassadeur des États-Unis relativement à certaines saisies et qui aboutirent à la signature de la convention de 1818. Le gouvernement américain acceptait le privilège de pêcher librement, «en commun avec les sujets de Sa Majesté britannique sur la partie sud du littoral de Terre-Neuve s'étendant entre Cape Ray et les Îles Rameau, sur ses littoraux ouest et nord entre Cape Ray et l'île Quirpon, ainsi que sur les côtes, dans les baies, ports et criques à partir de Mount Jolly sur le littoral sud du Labrador, puis dans les détroits de Belle-Isle et, de là, tout le long de la côte vers le nord-est». Les Américains renonçaient aussi volontairement à leurs prétendus droits de pêche le long des côtes des autres possessions britanniques en Amérique du Nord. Les termes du traité sont si excessifs qu'il vaut la peine de les citer: «Les États-Unis renoncent à tout jamais aux privilèges que ses habitants s'accordaient ou réclamaient relativement à la prise, au séchage ou au traitement du poisson dans un rayon de trois milles marins de tout port, côte, baie et crique des possessions, en Amérique du Nord, de Sa Majesté britannique qui n'est pas compris dans les limites susmentionnées.» Durant quelques années après la signature de la convention, les deux nations ont respecté leurs droits à la lettre, sans la moindre violation. Toutefois, les Américains se sont rendus compte plus tard qu'ils avaient moins d'avantages qu'auparavant; c'est alors qu'ils ont commencé à empiéter sur les pêcheries britanniques. La réaction du gouvernement britannique ne s'est pas fait attendre; l'amiral Seymour fut envoyé sur place afin de faire

fectly well understood—no complaints of infringement were made. Subsequently, however, the Americans found that they were not enjoying as many advantages from the fisheries as they had formerly had, and then commenced to encroach upon the British American fisheries. The effect of these encroachments was to direct to them the attention of the British Government who gave instructions to Admiral Seymour to enforce the law, and several seizures were accordingly made up to 1840. The right of excluding American fishermen was not only enforced by England within the three marine miles, but within the headlands. Then the question of headlands came up. It was urged on the one side that the question of headlands should not be enforced, inasmuch as one of headlands of the Bay of Fundy was on American territory. But the main argument was that the terms of the treaty did not contemplate exclusion from the large bays, but from the small ones, such as were inside the Bay of Fundy itself. Neither the Bay of Fundy nor the Baie des Chaleurs, it was urged, was meant by the treaty. Thus the matter stood in 1840. The Americans continued to maintain that they could not be legally excluded from the Bay of Fundy inasmuch as one of its headlands was American territory. The English Government, whilst consenting to the practical use of the Bay, did not agree in the construction of the point raised by the Americans with respect to the headlands. At the same time, another question arose on account of the seizure of a vessel about twenty miles off the coast of Nova Scotia. The subject being brought to the notice of the British Government, they at once ordered that the vessel be given up on the ground that she was seized entirely out of their jurisdiction, and that the officer who had made the seizure had exceeded his instructions. But another seizure occurred afterwards within ten miles from the land, and the Government upheld that seizure because it was made within the headland line claimed by the law of nations. It was admitted beyond a doubt both by American as well as English jurists and publicists that the Government of a country, having waters around it, has a territorial right to those waters to a distance of three miles along the sinuosities of the shores. The Americans did not object to that, but the English Government went further and said that they had a right to exclude foreigners—not following merely the sinuosities of the shores, but three miles drawn from headland to headland. Similar claims were recognized by eminent American authorities like Story and Webster—all of whom were ever ready to assert American rights to the utmost. In 1840, a good deal of apprehension was felt concerning the question, but during the next four or five years the Nova Scotia Government acted with a great deal of vigor. They enforced the law, not

respecter la loi et jusqu'en 1840, plusieurs saisies furent effectuées. L'Angleterre ne s'est pas contentée d'appliquer la loi à l'intérieur des trois milles marins, mais également au large des caps, ce qui a eu pour effet de soulever un nouveau problème: la question des caps. Les Américains prétendaient que la loi ne pouvait être appliquée au large de ceux-ci étant donné qu'un des caps de la Baie de Fundy se trouvait en territoire américain. Leur argument principal signalait qu'aucune clause du traité ne concernait l'expulsion des grandes baies, mais des petites baies telles que celles de l'intérieur de la Baie de Fundy. Ils prétendaient que la Baie de Fundy et la Baie des Chaleurs n'étaient pas touchées par le traité. Telle était la situation en 1840. D'une part, les Américains continuaient de soutenir qu'ils ne pouvaient être chassés de la Baie de Fundy étant donné qu'un de leurs caps se trouvait en territoire américain. D'autre part, le gouvernement anglais, bien qu'il consentit à l'usage pratique de la Baie, n'acceptait pas le point soulevé par les Américains concernant les caps. En même temps, un autre problème surgit, suite à la saisie d'un navire américain à une vingtaine de milles des côtes de la Nouvelle-Écosse. Lorsque la question fut portée à la connaissance du gouvernement britannique, ce dernier donna immédiatement l'ordre de rendre le navire se basant sur le fait qu'il avait été saisi hors de leur territoire et que l'officier qui avait effectué la saisie avait outrepassé ses instructions. Une autre saisie eut lieu par la suite à dix milles des côtes, et qui fut maintenue par le gouvernement parce qu'elle avait été effectuée à l'intérieur de la ligne des caps exigée en vertu du droit des gens. Les hommes de loi et publicistes américains et anglais reconnaissaient indiscutablement que le gouvernement d'un pays entouré d'eau possédait un droit territorial sur les eaux qui s'étendent à trois milles des côtes. Les Américains ne s'y opposèrent pas, mais le gouvernement anglais alla plus loin et déclara qu'il avait le droit d'interdire l'accès aux étrangers, non pas seulement jusqu'à trois milles des sinuosités de la côte, mais jusqu'à trois milles d'un cap à l'autre. D'éminentes autorités américaines comme Story et Webster reconnurent de tels droits et s'attachèrent à revendiquer fermement les droits américains. En 1840, la question souleva beaucoup d'inquiétude. Cependant, durant les quatre ou cinq années suivantes, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse appliqua sévèrement non seulement la loi concernant les trois milles marins, mais également la loi relative aux caps. Avec l'aide de la flotte de Sa Majesté, il a effectué de nombreuses saisies qui, plus tard, furent condamnées devant les tribunaux. Les Américains protestèrent ce qui eut pour résultat d'encourager le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, à continuer à revendiquer rigoureusement les droits de la province. En 1854 le traité de réci-

only in relation to the three marine miles, but with the aid of Her Majesty's Fleet, the headland policy also, and made many seizures which were condemned in due form in the Courts. The Americans remonstrated, but the result was to sustain Nova Scotia in the assertion of the strict construction of the rights of the provinces. In 1854, the Reciprocity Treaty was entered into, and there could be no doubt that the necessity of obtaining the use of the fisheries had a great deal to do with inducing the Americans to enter into that treaty. Under that treaty, it was agreed that Americans should come within the headlands and inshore, in return for certain concessions granted us. That treaty remained in force for eleven years, and all recollected the manner in which it was repealed by the Americans taking the initiative. When the Government of Canada found that the Americans were resolved on the repeal of the treaty, there was a belief pervading the British portion of the continent that the privileges enjoyed under the treaty of 1818 would again come into effective operation. He need only say that, at that time, the British Government was anxious that no difficulties should arise on account of the enforcement of our rights, and adopted every mode to bring about an amicable arrangement. Mr. Cardwell¹ brought the subject under the notice of the Government of the old Province of Canada, and they, in a Minute of Council, under date of March 23, 1866, expressed the fear that the hope entertained by the British Government, that satisfactory commercial relations would be soon restored with the United States, would prove futile, and at the same time stated their belief that the prospects of attaining such a result in the future would be greatly diminished if the American fishermen continued to exercise the rights of which the repeal of the Reciprocity Treaty had deprived them. They suggested the issue to Americans of licenses to fish in provincial waters at a moderate fee. That arrangement was carried out for a year, at the end of which a feeling still prevailed that there was a chance of obtaining a renewal of the Reciprocity Treaty. A conference was held at Washington on the subject, Hon. Messrs. Galt and Howland representing Canada; Hon. Mr. Henry, Nova Scotia; and Hon. Mr. Smith, New Brunswick. But time passed away, and there appeared little prospect of obtaining a new treaty. After Confederation, the Government of Canada felt that it was necessary to enforce in some way the fishery rights, and it was deemed advisable to continue the license fee which was raised to one dollar. The result of the working of the license system, however, was just as it had been predicted by Nova

procité est signé. Il ne fait aucun doute que la nécessité d'obtenir l'utilisation des pêcheries a incité les Américains à le signer. En vertu de ce traité, il était convenu de permettre aux Américains l'accès aux abords des caps et des côtes contre certaines concessions. Ce traité resta en vigueur pendant onze années, et tous se rappellent la manière dont les Américains ont décidé de le révoquer. Lorsque le gouvernement canadien apprit cette décision, la population britannique du continent croyait que les privilèges dont ils jouissaient durant l'application du traité de 1818 reviendraient en vigueur. Il suffit de dire que le gouvernement britannique désirait que l'application de nos droits n'entraîne aucune difficulté. C'est pourquoi il prenait tous les moyens d'en arriver à un arrangement à l'amiable. M. Cardwell a porté la question à l'attention du gouvernement de l'ancienne province du Canada. Celui-ci, lors d'une délibération du conseil, le 23 mars 1866, a exprimé le doute que se réaliserait l'espoir entretenu par le gouvernement britannique, relatif à un rétablissement prochain des relations commerciales avec les États-Unis. Le gouvernement a déclaré en même temps qu'il croyait que cette probabilité serait grandement réduite si les pêcheurs américains continuaient à exercer des droits qu'ils avaient perdus lors de la révocation du traité de réciprocité. Il a préconisé l'émission de permis qui permettraient aux Américains de pêcher dans les eaux provinciales, moyennant un droit modique. Cette entente dura un an, après quoi la plupart des gens croyaient encore à la possibilité de renouveler le traité de réciprocité. Une conférence à ce sujet eut lieu à Washington. Les honorables MM. Galt et Howland représentaient le Canada, l'honorable M. Henry, la Nouvelle-Écosse, et l'honorable M. Smith, le Nouveau-Brunswick. Mais le temps passait et l'obtention d'un nouveau traité semblait peu probable. Après la Confédération, le gouvernement du Canada s'est cru obligé de faire respecter les droits de pêche et a jugé utile de continuer d'émettre des permis, le droit en était porté à un dollar. Ce système de permis a cependant justifié les craintes entretenues par la Nouvelle-Écosse dès 1866: les pêcheries étaient quasi cédées aux Américains, sans aucune compensation. Avec le temps, le paiement des permis a été systématiquement négligé, jusqu'à ce que, en 1869, il devienne purement nominal. Vu les circonstances, le gouvernement crut devoir cesser l'émission des permis et exclure tous les étrangers de nos pêcheries. Quant aux pêches côtières, l'exclusion, lors de la dernière saison, a été efficace—la flotte des pêcheurs américains n'a obtenu que des prises réduites. Quant aux pêches en

¹ Edward Cardwell, M.P., Officer Administering the Govt. of Canada; Canada Gazette, March 24, 1866, p. 1028

¹ Edward Cardwell, député. Officier d'administration du gouvernement du Canada, Gazette du Canada, 24 mars, 1866, p. 1028

Scotia in 1866—that it would practically hand over the fisheries to the Americans without compensation. The license fee was systematically evaded, in the course of time, until the amount collected in 1869 was merely nominal. Under these circumstances, the Government felt that it was incumbent upon them to refuse to grant further licenses, and to exclude foreigners from our fishing ground altogether. As respects the inshore fisheries, the exclusion during the past season had been effective—the fleet of American fishermen had been able to obtain only partial fares. As regards the fisheries within the headlands, he would say that, in 1865, the British Government urged the Canadian authorities not to ask the enforcement of the headland line. England was most anxious, then as now, to enforce our rights, and she wished to do so, moderately, but at the same time, firmly. However, when the Americans continued to refuse to enter into new commercial arrangements, the British Government had to meet the question of the fisheries during the past year. The Government of Canada, at the close of the past session, asked Her Majesty's Government to assent to regulations for the enforcement of our right of excluding Americans from the inshore fisheries. They further asked that Her Majesty's Government should enforce the British construction of the treaty as maintained and enforced up to 1844, and failing that, should assent to a proposition to settle the dispute with respect to the headlands by reference to a Joint Commission as proposed by Mr. Adams in 1866. The British Government consented to the latter proposition. His honorable colleague, the Postmaster General, was sent to England, and the correspondence connected with his mission was before the House. The Canadian Government suggested that the plan recommended by Mr. Adams in 1866, and adopted by Lord Clarendon, for a Joint Commission to consider the questions in dispute respecting the fisheries might very properly be carried into effect. Her Majesty's Government stated through Earl Kimberly that they would make a proposition to that effect to the American Government, and subsequently we were informed that the United States, while agreeing thereto, wished to extend the scope of the Commission, and that was agreed to by the British Government. It was certainly a matter for satisfaction to Canada that not only her proposition for a Commission had been accepted, but that the place of meeting was arranged, as she had wished it, in America. That morning Sir John A. Macdonald had left for Washington to take his place on the Commission, as one of the representatives of British and Canadian interests. He (Mr. Mitchell) had no sympathy whatever with those who were continually intimating that our interest would be sacrificed by England, in view of other and more potent

deçà des caps, il maintient qu'en 1865 le gouvernement britannique recommandait aux autorités canadiennes de ne pas exiger l'application de la ligne des caps. L'Angleterre tenait plus que jamais à ce que nos droits soient respectés avec modération et fermeté. Cependant, comme les Américains maintenaient leur refus de conclure de nouveaux accords commerciaux, le gouvernement britannique dut s'occuper du problème des pêcheries au cours de la dernière année. Le gouvernement du Canada, à la fin de la dernière session, a demandé au gouvernement de Sa Majesté de donner son assentiment à des règlements qui feraient respecter notre droit d'exclure les Américains de nos pêches côtières. Il a en outre demandé au gouvernement de Sa Majesté de faire respecter l'interprétation britannique du traité, telle que reconnue et respectée jusqu'en 1844, et, si ce n'était pas possible, d'agréer une proposition visant à régler la question des caps au moyen d'une commission mixte, comme l'avait proposé M. Adams en 1866. Le gouvernement britannique a consenti à cette dernière proposition. Son honorable collègue, le ministre des Postes, a été envoyé en Angleterre et la correspondance relative à sa mission est déposée au Sénat. Le gouvernement canadien a proposé la mise en œuvre du plan soumis par M. Adams en 1866 et adopté par Lord Clarendon: une commission mixte chargée d'étudier les questions des Pêcheries en litige et qui pourrait régler le différent. Earl Kimberley, au nom du gouvernement de Sa Majesté, a déclaré qu'une proposition à cet effet serait soumise au gouvernement américain. Nous avons appris par la suite que les États-Unis, tout en acceptant cette proposition, voulaient étendre la portée de la commission, et que le gouvernement britannique y consentait. Le Canada doit certes se féliciter d'avoir non seulement fait accepter sa proposition d'établissement d'une commission, mais encore d'avoir obtenu que cette dernière se réunisse en Amérique. Sir John A. Macdonald est parti ce matin pour Washington, où il siègera à la commission à titre de représentant des intérêts britanniques et canadiens. Il (M. Mitchell) n'est nullement d'accord avec ceux qui laissent continuellement entendre que l'Angleterre sacrifiera nos intérêts pour d'autres considérations prépondérantes. L'histoire de l'Angleterre constitue une garantie du maintien de tous nos droits. Ce qu'a fait l'Angleterre depuis qu'elle a été saisie de l'affaire suffit à nous montrer combien elle tient à protéger nos intérêts. Ce pays a non seulement accepté notre proposition de constituer une commission, mais il y a délégué le premier homme public au Canada. Il confère ainsi au Canada un honneur dont aucune colonie n'a joui auparavant. Pour la première fois de son histoire, l'Angleterre accorde à un Canadien, homme d'État d'une colonie, une part de responsabilité dans le règlement des questions

considerations. The past history of England was a guarantee that none of our rights would be abandoned. The course she had pursued since the whole question had come before her was sufficient to prove to us how anxious she is to subserve our welfare. Not only did she accept our proposition respecting the Commission, but she placed on it the foremost public man in Canada. In this way, she gave Canada a position which no other colony ever before occupied. In the first time in the history of England, she had given a Canadian and colonial statesman a share in the settlement of Imperial questions. Not only would a Canadian statesman be present to watch over our interests, but Lord Granville had stated in the House of Lords that the Commission could not take any final action—that the refusal of any one member to concur would put an end to it. No one could assert that a public man of the high standing of the Premier of Canada would sacrifice our rights, or give them up without some adequate compensation. If the United States showed any disposition to enter into a fair commercial arrangement, he was satisfied that Canada would be willing to meet them half way. As respects the question of the headlands, it was more a matter of law than of arrangement. As to the international law sanctioning our claims, there could be no doubt in the mind of any intelligent man. In conclusion, he must refer to the interest now taken in the fisheries by the people of Ontario as well as by those of Quebec. A short while since there was little knowledge in the west of the great resources of the Maritime Provinces, but now, as a representative of that section, he was gratified to see how identified western men had become with the welfare and prosperity of Nova Scotia and New Brunswick. It was also due to the commanders of the Canadian Marine Force—especially Captain Scott and Captain Lavoie, who respectively directed the operations of the two divisions of our cruisers—that he should speak of the energy and discretion with which they had performed the delicate and responsible duties entrusted to them in the course of the past season. It had already been intimated in another place that the same means of protecting our interests would be pursued as had been so successful last season.

Hon. Mr. Dickey said that as a representative of one of the Maritime Provinces, with a coast line of 1,000 miles, he could not allow the present opportunity to pass without making a few remarks. He was glad to receive so strong an assurance from the Minister of Marine, that our rights in these inestimable treasures of the sea would be kept inviolate and intact. On one point, however, he wished information, and that was, the necessity for submitting the question at all to a Commission. He did not speak with a view of finding fault with the course pursued in the matter; it was perhaps

de l'Empire. Il ne s'agira pas de la simple présence d'un homme d'État canadien qui veillera sur nos intérêts, car Lord Grenville a déclaré à la Chambre des lords qu'aucune mesure concluante ne sera prise par la commission que le refus d'assentiment de l'un de ses membres y mettrait fin. Personne n'osera dire qu'un homme public aussi distingué que le premier ministre du Canada sacrifiera nos droits, ni qu'il abandonnera ces derniers sans avoir reçu une compensation suffisante. Si les États-Unis se montrent le moins disposés à conclure des accords commerciaux raisonnables, il est certain que le Canada sera disposé à faire des concessions. Quant au problème des caps, il s'agit davantage d'une question de droit que d'entente. Nul être intelligent ne peut douter que le droit international sanctionne nos revendications. Pour conclure, il doit faire allusion à l'intérêt que portent aux Pêcheries la population de l'Ontario et celle du Québec. Il n'y a pas longtemps, l'Ouest connaissait peu les immenses ressources des provinces Maritimes; maintenant, en tant que représentant de celles-ci, il se réjouit de constater combien les habitants de l'Ouest sont devenus attentifs au bien-être et à la prospérité de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Il faut ajouter que les commandants des forces navales canadiennes—surtout les capitaines Scott et Lavoie, qui dirigeaient respectivement les opérations de nos deux divisions de garde-côtes—sont dignes d'éloge, étant donné l'énergie et la discrétion dont ils ont fait preuve dans l'exercice de leur haute responsabilité, au cours de la dernière saison. On a déjà laissé entendre ailleurs que les moyens qui serviront à protéger nos intérêts seront les mêmes que ceux qui ont remporté un si grand succès la saison dernière.

L'honorable M. Dickey déclare qu'à titre de représentant de l'une des provinces Maritimes, dont la côte mesure 1,000 milles, il se doit de saisir cette occasion de faire quelques commentaires. Il est heureux de recevoir, de la part du ministre de la Marine, une assurance si ferme que nos droits à ces trésors inestimables de la mer demeureront intacts. Il désire cependant recevoir des renseignements sur un point précis, à savoir s'il est nécessaire de soumettre la question à une commission. Il n'a pas l'intention de critiquer la décision qui a déjà été prise; il s'agit peut-être de la meilleure solu-

the best plan to submit the question to a Commission. He had understood the honourable gentleman to say that the question was one of international law, and if that were so, why must it be disposed of in the way proposed. Previous to the Reciprocity Treaty of 1854, there were repeated seizures of vessels for the infraction of our rights. The result was the Reciprocity Treaty! That measure was, however, repealed, and we resumed our rights with respect to the fisheries, and were apparently in the right track to make the Americans agree to other commercial arrangements. The Hon. Minister of Marine had spoken of the seizures between 1840 and 1845 only in a very cursory manner. Now, from 1846, during the eight years up to 1854, there were repeated seizures and forfeitures in the Vice-Admiralty Court of Nova Scotia; and the issue was the Americans were forced into the Reciprocity Treaty. It was certainly strange, he must add before concluding, to find the President of the United States in his annual message to Congress, making such extraordinary statements on this very subject. Those remarks might have been made with the knowledge that the Commission was to meet; but at all events they were unwarrantable in fact. He was gratified that Canada was to be so ably represented on the Commission, and shared the anticipations of the Minister of Marine that her interests were safe in the hands of the Premier. It was only right to call attention to the fact that the expectations of his own province with respect to the operation of the license system had been realized, but the remonstrances of the Government of Nova Scotia were unheeded. He hoped that now the question had assumed the present shape, some satisfactory solution would be found. It was with much satisfaction he saw that the Canadian Government had thought it their duty to insist upon the just claims they had, arising out of the recent Fenian invasions. He trusted that those demands would be followed up in the manner suggested in Earl Kimberley's cool despatch, and that they would be submitted in such a way as to obtain that justice which Canada has a right to ask. (Hear.)

Hon. Mr. Botsford followed, and said that there had never been any doubt in New Brunswick as to the rights which we have respecting the headlands. It would be a matter of deep regret if the construction of the Treaty of 1818 was not enforced by the High Commission which has been appointed to adjust such matters. His object, however, in rising was to refer to the following passage in a joint Address passed unanimously by the Legislature of New Brunswick in 1854, and especially setting forth our rights:—"Maritime nations at all times, and in every quarter of the Globe, have set up and maintained certain exclusive privileges within three marine miles of the shore; and by univer-

sion. S'il a bien compris, l'honorable sénateur a affirmé qu'il s'agit d'une question de droit international; si tel est le cas, pourquoi la question doit-elle alors se résoudre de la façon proposée? Avant le traité de réciprocité de 1854, de nombreux navires ont été saisis pour avoir violé nos droits. Le traité de réciprocité en a résulté. Celui-ci a cependant été révoqué, après quoi nous avons repris nos droits aux pêcheries et sommes apparemment bien placés pour faire consentir les Américains à d'autres accords commerciaux. L'honorable ministre de la Marine a simplement mentionné les saisies effectuées de 1840 à 1845. Or, de 1846 à 1854, les saisies et les confiscations ordonnées par le tribunal maritime de Nouvelle-Écosse se sont succédées—avec le résultat que les Américains ont dû conclure le traité de réciprocité. Avant de terminer, il doit ajouter qu'il est certes étrange de voir que le président des États-Unis, dans son message annuel au Congrès, a fait des déclarations si extraordinaires sur ce même sujet. Le président a peut-être fait ses observations en sachant que la commission serait convoquée, mais elles demeurent injustifiées. Il est heureux de voir que le Canada sera si bien représenté à la commission et est d'accord avec le ministre de la Marine que le premier ministre saura sauvegarder les intérêts de ce pays. Il est bon de rappeler que les craintes de sa province au sujet du système de permis se sont avérées bien fondées, mais les protestations du gouvernement de la Nouvelle-Écosse ont été dédaignées. Vu l'importance actuelle de la question, il espère qu'une solution satisfaisante sera trouvée. Il est très encourageant de constater que le gouvernement canadien a cru devoir insister sur ses justes revendications résultant des invasions récentes des Fénians. Il est confiant que celles-ci seront conformes aux recommandations contenues dans la dépêche modérée de Earl Kimberley et qu'elles seront exposées de façon à obtenir pour le Canada la justice à laquelle il a droit. (Bravo!)

L'honorable **M. Botsford** prend ensuite la parole et déclare qu'il n'a jamais existé le moindre doute au Nouveau-Brunswick quant aux droits canadiens relatifs aux caps. Il serait très regrettable que les termes du traité de 1818 ne soient pas respectés par la haute commission nommée pour régler ces questions. Il prend cependant la parole pour citer le texte suivant, tiré d'une adresse commune qui a été votée à l'unanimité par la législature du Nouveau-Brunswick en 1854 et qui établit clairement nos droits:—"Les États maritimes ont partout et toujours établi et maintenu certains privilèges d'exclusivité de leurs eaux s'étendant à trois milles marins des côtes. Selon la

sal custom and the law of nations, the claim has been defined by lines, not within bays, but from the entrance of such bays, as designated by a line drawn from headland to headland forming such bays; which law has been fully recognized by the most eminent statesmen, as well as other jurists; and by the articles of the Convention of 1818, the United States renounced forever the liberty of fishing within three marine miles of the coasts, bays, creeks, or harbours of certain portions of the British North American colonies. This treaty stipulation is clearly expressed, and is incapable of misconstruction". Without dwelling further on that point, he would content himself with bearing testimony to the very efficient manner in which the Government had maintained our fishery rights, and to the interest now taken by the people of the west in the resources of the Maritime Provinces. He considered the latter fact a favourable omen for the future of the Confederation. (Hear.)

Hon. Mr. Letellier de St Just was not prepared to admit as much as the gentlemen who had just spoken. He could readily understand that the Government might, with a regard to the interests of the country, have suggested a Commission of three—one from England, one from the United States and the other from Canada. It was quite possible that the United States would not have accepted the proposition; nevertheless, it would have been one decidedly in the interests of Canada, for she would have the controlling power. The present Commission, however, was composed equally of British and American representatives, and was to deal with questions which England had a very great desire to settle as soon as possible. The vindication of the fishery rights of Canada was only a trifling matter compared with the removal of other matters in dispute which might embroil England in war with the United States. He was not at all satisfied with the tone of Lord Kimberley's despatches—they were couched in an extremely cold tone, and showed, throughout, an absence of appreciation of Canadian rights. Take, for instance, that extraordinary reply to Mr. Campbell, who was urging that the Empire, in case of further Fenian troubles, should bear the burthen of resisting such attacks, and that Canada should only contribute as a portion of the Empire. Lord Kimberley suggested "that the present generation of Canadians were as responsible for the alleged wrongs of Ireland as the present generation of their fellow subjects residing in Great Britain". Even as respects the question of the fisheries, Lord Kimberley said that "there might be some difference with regard to the interpretation of the Treaty as to bays". The tone of indifference throughout was not at all satisfactory to those who looked for sympa-

coutume universelle et le droit international, cette zone ne se mesure pas à partir de l'intérieur d'une baie, mais à partir de l'entrée de celle-ci, entrée que représente une ligne qui joint les deux caps formant la baie.» Les hommes d'États les plus éminents, ainsi que d'autres juristes, ont entièrement accepté ce principe. En outre, selon les articles de la Convention de 1818, les États-Unis ont renoncé pour toujours au droit de pêcher à moins de trois milles marins des côtes, baies, anses et ports de certaines colonies de l'Amérique du Nord britannique.

Sans insister davantage sur ce point, il se contente de rendre hommage à la façon dont le gouvernement a su préserver nos droits en matière de pêcheries et à l'intérêt que portent les habitants des provinces de l'Ouest aux ressources des provinces Maritimes. Il croit que cette dernière préoccupation est un présage favorable à l'avenir de la Confédération. (Applaudissements).

L'honorable **M. Letellier de St Just** toutefois ne se montre pas enclin à admettre autant que les honorables sénateurs qui ont parlé avant lui. Il conçoit facilement que le gouvernement, en tenant compte des intérêts nationaux, aurait pu suggérer la création d'une commission de trois membres: un représentant la Grande-Bretagne, un autre les États-Unis et un troisième le Canada. Il est fort probable que les États-Unis auraient refusé la proposition; elle aurait incontestablement été favorable aux intérêts du Canada, car celui-ci aurait eu le contrôle des décisions. La Commission actuelle, cependant, comporte un nombre égal de représentants des États-Unis et de la Grande-Bretagne et a pour but de traiter des questions que la Grande-Bretagne doit régler le plus tôt possible. La revendication des droits de pêche du Canada n'est que peu de chose à côté de certaines autres questions en litige qui pourraient entraîner l'Angleterre dans une guerre contre les États-Unis. **M. Letellier de St Just** n'apprécie pas du tout le ton des messages de Lord Kimberley. Ces derniers témoignent d'une grande froideur et ne tiennent absolument aucun compte des droits des Canadiens. Il cite, par exemple, l'extraordinaire réponse à la demande de M. Campbell, suppliant instamment l'Empire, en cas d'un nouveau soulèvement des Fénéens, de porter seul le poids des attaques, n'obligeant le Canada à contribuer qu'à titre de membre de l'Empire. Lord Kimberley déclare «que l'actuelle génération des Canadiens est aussi responsable des torts que l'on attribue à l'Irlande que les Anglais de la même génération». En ce qui concerne les pêcheries, Lord Kimberley annonce que «certaines divergences peuvent se manifester dans l'interprétation du Traité, au chapitre des baies». L'indifférence qui ressort de ses déclai-

thy and support from the Mother Country. He must say he did not think the Hon. Postmaster General had accomplished as much as had been claimed. He did not see how we could be benefited by having our rights mixed up with other questions of greater importance to England. It was said that, whilst we were under the flag of Great Britain, there was no fear that she would forget her duty towards us. But we must not be more loyal than the Queen. We should consider what was due to our own self-respect. If we read the despatch of Lord Kimberley, it seemed as if there was a coolness in the sentiment of Great Britain towards Canada. Formerly it would have been high treason for any one in the Houses of Lords and Commons to declare that Great Britain could allow her connection with the colonies to be severed. Now Lord Kimberley must even go out of his way to say that "the Government did not wish to interfere with the freedom of Canada's future". Under all the circumstances, he had not much confidence that the Commission would really protect our fisheries. The interests of England rather than those of Canada would be considered.

Hon. Mr. Tessier said that as one who had been generally designated as "the member of the Gulf Division" he felt bound to make a few remarks expressive of his gratification at the interest taken in one of the greatest natural resources of the Dominion. He had had his doubts last year whether the efforts of the Canadian fleet would be satisfactory to Canadian interests, but he must acknowledge now that its establishment was a wise and proper measure. (Hear, hear.) He could not agree with those who anticipated that our rights would be sacrificed because the fishery was mixed up with other questions. If war was to take place to-morrow respecting the *Alabama* claims, Canada would be the greatest sufferer, and she would be the battleground; and therefore it was clearly our interest to have all causes of difficulty between England and the United States removed as soon as possible. It would be very impolitic on our part were we, whilst the Commissioners were sitting, to allow the suspicion to be created that we would throw any obstacle in the way of an amicable adjustment of the questions between the two nations. For his own part, he had great confidence that the whole matter would be arranged so as to promote Canadian as well as Imperial interests.

Hon. Mr. Mitchell contended that, in view of the great interests at stake, Canadian as well as Imperial, a Commission was the best mode of arranging the questions in dispute. No time

rations déçoit fortement ceux qui s'attendaient à la sympathie et à l'appui de la Mère-Patrie. **M. Letellier de St Just** dit ne pas croire que l'honorable ministre des Postes ait accompli autant qu'il le dit. Il ne voit pas en quoi nous avons intérêt à ce que nos droits soient discutés en même temps que d'autres questions plus importantes pour l'Angleterre. Il a été dit qu'aussi longtemps que nous ferons partie de l'Empire britannique, la Grande-Bretagne ne négligerait pas ses devoirs envers nous. Mais il ne faut pas être plus royaliste que le roi. Nous nous devons de songer un peu à notre amour propre. En lisant le message de Lord Kimberley, on sent une certaine froideur dans l'attitude de la Grande-Bretagne à l'égard du Canada. Autrefois, déclarer à la Chambre des communes ou à la Chambre des lords que la Grande-Bretagne accepte une rupture des liens avec ses colonies aurait été considéré comme une haute trahison. A présent, Lord Kimberley prend même la peine de dire: «le gouvernement ne souhaite pas porter atteinte à la liberté du Canada de bâtir son avenir.» Compte tenu des circonstances, l'honorable sénateur ne croit pas que la Commission puisse réellement protéger nos pêcheries, car elle tiendra compte des intérêts de la Grande-Bretagne plutôt que de ceux du Canada.

L'honorable **M. Tessier** déclare qu'ayant été désigné le «représentant de la division du Golfe», il se doit de faire quelques commentaires exprimant sa satisfaction de constater l'intérêt porté à l'une des principales ressources naturelles de la Puissance. L'année dernière, il avait douté que les efforts de la flotte canadienne fussent à protéger les intérêts du Canada, mais il voit bien maintenant que la création de celle-ci a été une mesure sage et appropriée (applaudissements). Il n'est pas de l'avis de ceux qui s'attendent à ce que nos droits soient sacrifiés, si la question des pêcheries est traitée avec d'autres questions. Si la guerre se déclarait demain, à cause de l'affaire de l'Alabama, c'est le Canada qui en souffrirait le plus et qui servirait de champ de bataille. Il est donc dans notre intérêt que toute source de conflit entre l'Angleterre et les États-Unis soit éliminée le plus tôt possible. Pendant que les membres de la Commission siègent, ce serait une faute politique que de laisser croire que nous désirons faire obstacle, de quelque façon que ce soit, à un règlement amical des questions qui opposent deux pays. Pour sa part, l'honorable **M. Tessier** est persuadé que l'on en viendra au sujet de cette affaire à une entente profitable aux intérêts du Canada comme à ceux de l'Empire.

L'honorable **M. Mitchell** soutient qu'étant donné les intérêts capitaux en jeu, tant canadiens qu'impériaux, le meilleur moyen de régler la question en litige est le recours à une

seemed more opportune than the present for a settlement. The American people were endeavoring to pay a war debt, and had hardly yet recovered from the effects of their civil strife. A few years later, when they had entirely recovered themselves and renewed their strength, the time might not be so opportune for an amicable adjustment of troublesome questions between England and the United States. If we had not asserted our rights respecting the fisheries and repealed the license system, the Americans might, in course of time have raised a claim to them on account of their regular enjoyment of them. The longer we delayed the settlement of the question, the more we imperilled our interests. In asking for a Commission, the Government was largely actuated by a desire to take a course which would be most acceptable to Great Britain. It would have been a very serious responsibility to have pressed on England the necessity of any course that might have embroiled her with the United States. The Government took the course open to them as an alternative—of referring the question to a Commission selected from each country, not for the purpose of concluding the rights of either party, but in order to point out the best mode of bringing about a settlement of the difficulties between the two nations. It was certainly wiser in England obtaining a settlement peaceably in the way proposed than by spending millions of treasure and wasting the lives of her people in an unnatural war, which might probably have occurred had she, in an arbitrary manner, decided to enforce her own view on a point the Americans differed from them. The only other alternative was abandonment of our claims or a Commission. He repeated his belief that Canadian interests were safe in the hands of the Commission, one of the members of which was a Canadian statesman who the House might rest assured would agree to nothing that would not meet with the approval of the Parliament of Canada.

After a few remarks from the Hon. Messrs. Dickey and Letellier in explanation, the debate closed and the motion passed.

The House then adjourned.

Commission. Le moment présent semble le plus propice à une entente. Le peuple américain tente de rembourser une dette de guerre et n'est pas encore rétabli des effets de la guerre civile. Dans quelques années, lorsqu'il se sera complètement remis et aura repris des forces le moment ne sera peut-être pas aussi opportun de tenter de régler à l'amiable les questions épineuses opposant la Grande-Bretagne et les États-Unis. Si nous n'avions pas fait valoir nos droits en matière de pêcheries et aboli le régime d'octroi des permis, les américains auraient pu, au bout d'un certain temps les revendiquer parce qu'ils en profitent régulièrement. Plus nous reportons le règlement de la question, plus nous mettons nos intérêts en danger. En demandant que soit formée une Commission, le gouvernement désire surtout adopter une procédure qui convienne à la Grande-Bretagne. Cela aurait été une grave responsabilité que de convaincre la Grande-Bretagne d'adopter une ligne de conduite qui aurait pu la brouiller avec les États-Unis. Le gouvernement a adopté l'autre solution qui s'offrait à lui: soumettre la question à une Commission comprenant des représentants de chacun des deux pays non pour déterminer quelle partie obtient gain de cause, mais plutôt pour établir la meilleure façon de résoudre les conflits entre les deux pays. Il a sûrement été plus sage pour la Grande-Bretagne de rechercher un règlement pacifique au lieu de dépenser des millions et de sacrifier des vies de ses habitants en s'engageant dans une guerre stupide, ce qui se serait produit si elle avait arbitrairement décidé de faire respecter une position opposée à celle des États-Unis. Il répète sa conviction que les intérêts canadiens sont entre de bonnes mains, puisqu'un des membres de la Commission est un homme d'État canadien qui ne conviendra de rien, la Chambre peut en être sûre, que le gouvernement du Canada n'accepterait pas.

Suivent quelques remarques explicatives de l'honorable M. Dickey et de l'honorable M. Letellier. Le débat étant terminé, la motion est adoptée et le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Tuesday, February 28, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

BRITISH COPYRIGHTS

Hon. Mr. Ryan asked permission to make the motion of which he had given notice some days previously, namely: For an Address to His Excellency the Governor General, praying His Excellency will cause to be laid before this House copies of all correspondence relating to the question of "Copyright", as well as to that of "Reprinting British Copyright Works in Canada", which has taken place between the Imperial and Dominion Governments since the 17th February, 1870. It would not be necessary to remind those honourable gentlemen who had long been members of the Senate of the history of the question in that House, but as many had only recently taken their seats he would, for their information, make a brief statement of the facts connected with it, which, he thought, would justify him in again calling attention to a subject which he looked upon as so important as to excuse him from any appearance of undue persistence in recurring to it and would satisfy honourable gentlemen that his motion was not inopportune at the present time. In the session of 1868, a resolution was passed by the House for an humble address to be presented to His Excellency praying "that His Excellency would be pleased to call the attention of Her Majesty's Government to the provisions of the Imperial Act, 9th and 10th Vic., chap. 95, by which power is given to Her Majesty to approve of any Act, passed by the Legislature of any British possession, admitting into such possession foreign reprints of British copyright works, provided that reasonable protection to the authors, is, in Her Majesty's opinion, thereby secured to them". The Act of 1849, there mentioned, was passed on account of representations from the late Province of Canada and admitted British copyright works reprinted in the United States at a low rate of duty into Canada. At that time, the printing industry of Canada was much less advanced than at present, and we were not able to compete with the American publishers. At the same time, it was felt that the country required cheap literature and that our people could not afford to pay the high price demanded for British works imported directly. Hence the concession asked by Canada was granted by the Imperial Parliament and was considered a great boon, and reprints of British works were permitted to be imported on the payment of a low rate of duty which was put into a fund for the benefit of the British author. So the case stood when the resolution of 1868 was introduced—the second part of that resolution

LE SÉNAT

Le mardi 28 février 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

DROITS D'AUTEUR BRITANNIQUES

L'honorable M. Ryan demande l'autorisation de présenter la motion dont il avait donné avis quelques jours auparavant, à savoir: qu'il soit présentée une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur Général, priant Son Excellence de bien vouloir faire transmettre au Sénat copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et n'importe quel gouvernement de la Puissance depuis le 17 février 1870, sur la question de la «propriété littéraire» et sur celle de la «réimpression au Canada d'ouvrages britanniques soumis au droit de propriété littéraire». Il n'est sans doute pas nécessaire de rappeler à ceux qui sont membres du Sénat depuis longtemps l'histoire de cette question au cours des débats de cette Chambre, mais à l'intention des nombreux nouveaux sénateurs, l'honorable M. Ryan expose brièvement les faits pertinents. Il espère que cet exposé justifiera son rappel d'un sujet assez important pour que l'on ne lui reproche pas d'insister indûment sur celui-ci et qu'il convaincra les honorables sénateurs de l'à-propos de sa motion. Une résolution fut adoptée en Chambre, pendant la session de 1868, visant à soumettre une humble adresse à Son Excellence, priant Son Excellence de vouloir bien porter à l'attention du gouvernement de Sa Majesté les dispositions de la loi du parlement britannique, 9 et 10 Vic., chap. 95, qui donnent à Sa Majesté le pouvoir d'approuver toute loi sanctionnée par le gouvernement d'une colonie britannique, en vertu de laquelle des rééditions étrangères d'ouvrages britanniques peuvent être introduites dans cette colonie du moment qu'il apparaît à Sa Majesté qu'une certaine protection est garantie à leurs auteurs. La loi de 1849, déjà mentionnée, votée sur la demande de l'ancienne province du Canada, laissait entrer au Canada, moyennant des droits de douane réduits, des ouvrages britanniques soumis au droit de propriété littéraire réimprimés aux États-Unis. L'imprimerie était alors beaucoup moins évoluée au Canada qu'elle ne l'est actuellement, et nous ne pouvions pas concurrencer les éditeurs américains. Par contre, l'on était d'accord à dire que le pays avait besoin de livres à bas prix et que les canadiens ne pouvaient pas s'offrir le luxe d'ouvrages britanniques importés du pays d'origine. Le gouvernement de Grande-Bretagne accorda donc au Canada la faveur qu'il demandait en lui permettant d'importer les rééditions d'ouvrages britanniques, contre paiement de droits peu élevés qui seraient déposés dans un fonds au bénéfice de l'auteur.

went on to urge the necessity of "impressing upon Her Majesty's Government the justice and expediency of extending the privileges granted by the above cited Act, so that whenever reasonable provision and protection shall, in Her Majesty's opinion, be secured to the authors, Colonial reprints of British Copyright works shall be placed on the same footing as foreign reprints in Canada, by which means British authors will be more effectually protected in their rights, and a material benefit will be conferred on the printing industry of this Dominion". Between 1849 and 1868 a great change had taken place with respect to our printing industry, which was, by that time, in a position to compete with the same branch of enterprise in the United States in the production of cheap literature. Our progress in that particular industry forced upon us the anomaly of a foreign country being permitted to supply us with a class of literature which we could produce more cheaply ourselves, and with greater advantage to the British author whose works were so unjustifiably pirated in the United States. In this connection, he could not refrain from directing the attention of honourable members to a recent publication—the Dominion Directory—which exhibited a vast amount of research and labour, and a liberal expenditure of capital in getting it up. That work was, in itself, an admirable illustration of the progress made by the printing industry of the Dominion up to the present time. To return to the foregoing resolutions of 1868, the Government of Canada at once acted upon them and a large amount of correspondence took place between our own and the Imperial Government on the subject. In the session of 1869, a resolution passed the Senate for copies of the correspondence which arose out of these resolutions of 1868, and that correspondence was accordingly brought down by the Government. That correspondence continued to be carried on during the year 1869 and the early part of 1870, and on the 16th March, 1870, another motion was carried in the Senate for copies of "all correspondence since the 30th March, 1869, between the Imperial and Dominion Governments as well as between the latter and any person or persons on the subject of legalizing, under certain conditions, the reprint of British copyright works in the Dominion". From the correspondence which was thus brought down by the Dominion Government, it appeared that the British Government promised in 1869 to remove a disability which operated unfairly on colonial interests, and to take steps during the next session of Parliament to amend the Imperial law so that a copyright taken out in Canada would secure to the author a copyright throughout the British Empire. That would have been a practical benefit, but unfortunately, through neglect somewhere, no legislation to that effect took place. In other parts of the

La question en était à ce point lorsque la résolution de 1868 fut présentée. La deuxième partie de cette résolution insistait sur la nécessité de «faire admettre au gouvernement de Sa Majesté qu'il serait juste et opportun d'étendre les privilèges accordés en vertu de la loi précitée, afin que, pour autant que les droits d'auteur sont acquittés, selon l'avis de Sa Majesté, les rééditions faites dans les colonies britanniques d'ouvrages britanniques soumis au droit de propriété littéraire soient traitées de la même façon que les rééditions étrangères importées au Canada. Ainsi, les droits de propriété littéraire des auteurs britanniques seront mieux protégés, et l'opération profitera également à l'imprimerie canadienne. Celle-ci a connu de grands changements entre 1849 et 1868 et est depuis lors en mesure de concurrencer les entreprises américaines de même nature, en ce qui concerne l'impression d'ouvrages peu coûteux. Nos progrès en matière d'imprimerie nous ont mis dans une curieuse position puisqu'un pays étranger est autorisé à nous vendre un certain type de littérature que nous pourrions produire nous-même à meilleur compte, et pour le plus grand intérêt des auteurs britanniques dont les ouvrages sont contrefaits de façon honteuse aux États-Unis. À ce sujet, l'honorable M. Ryan croit nécessaire d'attirer l'attention des honorables sénateurs sur un ouvrage publié récemment, *Le Dominion Directory*, fruit de recherches approfondies pour lequel on n'a pas ménagé les dépenses. Cet ouvrage est un excellent exemple des progrès réalisés jusqu'à ce jour par les imprimeries de la Puissance. Mais pour en revenir aux résolutions de 1868 déjà citées, elles furent mises en pratique, sans délai, par le gouvernement du Canada, qui échangea une abondante correspondance à ce sujet avec le gouvernement impérial. Pendant la session de 1869, le Sénat adopta une résolution demandant à voir copie de la correspondance faisant suite aux résolutions de 1868. Le gouvernement transmit au Sénat la correspondance en question. Cet échange de lettre sur le même sujet se poursuivit au cours de l'année 1869 et de la première partie de l'année 1870. Le 16 mars 1870, le Sénat adopta une autre motion, demandant copie de «toute correspondance échangée depuis le 30 mars 1869, tant entre le gouvernement impérial et les gouvernements de la Puissance qu'entre ces derniers et toute personne ou tout groupe de personnes, au sujet de la légalisation, sous certaines conditions, de rééditions au Canada d'ouvrages faisant l'objet de droit d'auteur britannique». Selon la correspondance ainsi communiquée par le gouvernement de la Puissance, il semble que le gouvernement britannique ait promis, en 1869, de remédier à une situation qui allait à l'encontre des intérêts des colonies, et de prendre des mesures au cours de la prochaine session du parlement en vue d'amender la législation britannique de

correspondence, the views originally adopted in the first resolutions passed in the Senate were strongly advocated, namely: that we should be placed on the same footing as the Americans with respect to the republication of British copyrights. In that correspondence, Sir John Rose, then Finance Minister, took a leading part, and strongly urged the views of the Senate, and as a proof of the reasonable spirit in which the concession was asked for from the Imperial Government, he (Mr. Ryan) read the following sentence, showing that Canada was willing to forego any advantage from the permission to give her the reprinting of copyrights as soon as the Americans no longer enjoyed that privilege, and an international treaty could be arranged.

“Having considered the arguments advanced against the modification of the Copyright Law asked for in the Address of the Senate, the undersigned would recommend that the attention of the Imperial Authorities be once more invited to the subject, and that they be earnestly requested to accede to the application of the Senate, upon the understanding, if thought proper, that the change in the law, if made, should be temporary, to be determined upon the conclusion of any international copyright treaty between England and the United States.”

Whilst that correspondence was being carried on with every appearance that the Imperial Government would grant us what we desired, an occurrence took place which delayed the realisation of our hopes. A despatch was sent from Washington by the British Ambassador with the outline of treaty respecting copyrights which, he said, the American Government would be willing to sign. The project was laid before the Imperial Government and was approved of. The United States Government, however, with their customary caprice, declined to ratify the treaty which they had previously led the British Ambassador to suppose they would agree to. The whole question was therefore thrown back into the position in which we found it in 1868. He thought that it was now an opportune time to press on the British Government the necessity of dealing with the question. The moment the Americans saw that we could publish British copyright works at so low a rate, as to enable us to send them across the border and compete with their own publishers, they would be more likely to enter into an international treaty. Irrespective altogether of the reprinting of British copyrights, it was only fair that colonial copyrights should have the right to extend over the whole British Empire. In conclusion, he stated that he had reason to believe that some correspondence had lately taken place, and he felt it was only due, to an indus-

sorte qu'un ouvrage reproduit au Canada assure à l'auteur des droits d'auteur dans tout l'Empire britannique. Ces mesures auraient été bien utiles. Malheureusement, par suite sans doute de négligence, aucune loi ne fut votée à cet effet. Certaines lettres appuyaient les idées préconisées dans les premières résolutions adoptées par le Sénat, qui déclaraient que nous devrions être sur un pied d'égalité avec les Américains en ce qui concerne la réédition d'ouvrages faisant l'objet de droits d'auteur britanniques. Sir John Rose, ministre des Finances à l'époque, joua un rôle important dans cette correspondance, en se faisant le porte-parole de l'opinion du Sénat. Pour montrer en quels termes raisonnables le Sénat adressait sa demande au gouvernement impérial, l'honorable M. Ryan lit la phrase suivante, indiquant que le Canada est prêt à renoncer à tout avantage qu'il pourrait tirer de la permission de rééditer les ouvrages protégés par des droits d'auteur, dès que les Américains ne jouiront plus de ce privilège et qu'un traité international aura été signé:

«Ayant pesé les arguments soulevés contre la modification de la loi sur la propriété littéraire, demandée par l'adresse du Sénat, le sous-signé recommande que les autorités impériales examinent de nouveau la question, et prie instamment celles-ci de vouloir bien accéder à la demande du Sénat, étant entendu, si cela est jugé nécessaire, que, dans l'éventualité d'un amendement à la loi, celui-ci ne serait que temporaire, pour n'être fixé définitivement qu'au terme d'un traité international sur la propriété conclu entre la Grande-Bretagne et les États-Unis».

Alors que l'on échangeait cette correspondance et que, selon toute apparence, le gouvernement impérial allait nous accorder ce que nous demandions, un événement imprévu vint retarder la réalisation de nos projets. L'ambassadeur de Grande-Bretagne à Washington nous envoya une dépêche accompagnant un projet de traité sur la propriété littéraire, que le gouvernement américain, assurait-il, accepterait de signer. Le projet fut présenté au gouvernement impérial, qui l'accepta. Toutefois, le gouvernement des États-Unis, toujours aussi capricieux, refusa de ratifier le traité, en dépit de ce qu'il avait laissé entendre précédemment à l'ambassadeur de Grande-Bretagne. On en était donc revenu au même point qu'en 1868. L'honorable M. Ryan croit le moment opportun pour convaincre le gouvernement britannique de la nécessité de régler la question. Car, aussitôt que les Américains s'apercevront que nous pouvons éditer des ouvrages faisant l'objet de droits d'auteurs britanniques à des prix qui nous permettront de les exporter aux États-Unis et de concurrencer leurs propres maisons d'éditions, ils accepteront plus volontiers de

try so closely connected with the national and intellectual development of the country, that its interests should be carefully protected.

Two objects were sought to be obtained: first, to be put on the same footing as printers of the United States in regard to reprinting British copyright works; secondly, to induce the Imperial Government to make colonial copyrights extend over the whole British Empire. The latter point the Imperial Government had already agreed to concede, and it was now for the Dominion Government to urge upon the former the requisite legislation. He most earnestly called upon the Government to take immediate action so that legislation might not be delayed beyond the present session of the Imperial Parliament.

Hon. Mr. Ferrier seconded the motion.

Hon. Mr. Campbell replied that the Government had no objection to the resolution. The honourable gentleman had stated very correctly the different steps in the progress of the matter. The British Government assented to the Address passed by the House, but nothing was done in consequence of the hope that was entertained that a treaty would be entered into between the United States and Great Britain. It was true we had been promised legislation on the subject. Latterly, the Minister of Finance had been following the subject up, but he (Mr. Campbell) did not know how far the matter had gone. The course adopted by his honourable friend (Mr. Ryan) was deserving of every praise, and he had little doubt that it would be eventually crowned with success.

The motion then passed.

THE LIBRARY

Hon. Mr. Campbell stated that, when the Senate was pleased last winter to grant an allowance to the Librarian of Parliament, honourable gentlemen expressed some dissatisfaction with that mode of paying the officer in question. The same view had been taken elsewhere, and it was now proposed to adopt the course stated in the motion he now made:

signer un traité international. Indépendamment de la réédition des ouvrages soumis à des droits d'auteurs britanniques, il serait juste que les droits d'auteurs coloniaux soient valables dans tout l'Empire britannique. En conclusion, M. Ryan déclare qu'il a toutes raisons de croire qu'une nouvelle correspondance a été échangée dernièrement à ce sujet et qu'à son avis, il est tout à fait normal que nous protégeons les intérêts d'une industrie liée d'aussi près à l'expansion intellectuelle et au développement général du pays.

Nous nous proposons deux objectifs. Premièrement, nos imprimeurs devront avoir les mêmes droits que ceux des États-Unis en ce qui concerne la réédition d'ouvrages faisant l'objet de droits d'auteurs britanniques. Deuxièmement, il faudra obtenir du gouvernement impérial que les droits d'auteurs coloniaux soient valables dans tout l'Empire britannique. Le gouvernement impérial a déjà consenti à nous accorder le second de ces objectifs. Le gouvernement de la Puissance doit maintenant inciter le gouvernement impérial à voter la loi nécessaire. M. Ryan prie instamment le gouvernement de prendre sans délai les mesures voulues pour que le vote de la loi ait lieu avant la fin de la présente session du Parlement Impérial.

L'honorable M. Ferrier appuie la motion.

L'honorable M. Campbell déclare que le gouvernement n'a aucune objection à la résolution. L'honorable sénateur a bien exposé les différentes étapes qui ont marqué l'évolution de cette question. Le gouvernement britannique a, en effet, approuvé l'adresse présentée par la Chambre, mais aucune mesure n'a été prise pour la conclusion du traité souhaité entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. Il est vrai que l'on nous avait promis que des mesures législatives seraient prises à ce sujet. Dernièrement, le ministre des finances a tenté de donner suite à la question, mais l'honorable M. Campbell dit ignorer quels progrès ont été réalisés. La ligne de conduite adoptée par son ami, l'honorable M. Ryan, est digne d'éloges et il ne doute pas qu'elle sera un jour couronnée de succès.

La motion est adoptée.

LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'honorable M. Campbell déclare que par suite de la remise par le Sénat d'une allocation au bibliothécaire du Parlement l'hiver dernier, certains honorables sénateurs se dirent mécontents de ce mode de rémunération pour le fonctionnaire en question. D'autres personnes partagent cette opinion, M. Campbell propose maintenant que l'on adopte la ligne de conduite énoncée dans la motion suivante:

That the Committee on the Library be instructed to enquire into the remuneration, classification and duties of the Librarian and other officers and servants employed in the Library of Parliament, with a view to a re-arrangement of that service.

Hon. Mr. Sanborn asked if it was not possible we might, by changing the present system, return to the very unsatisfactory condition of things, by which the Librarian considered himself only an officer of one branch, not bound to give information to members of the Senate.

Hon. Mr. Campbell replied that the intention was to guard against any such contingency, and to make the officers and servants of the Library the officers and servants of Parliament, not of one branch but of both.

Hon. Mr. Dickey said that the object of the motion was to prevent what the honourable gentleman (Mr. Sanborn) feared.

THE FISHERIES

Hon. Mr. Mitchell introduced a Bill further to amend the Act with respect to fishing by foreign vessels.

The Bill was read a first time, and the second reading ordered for Friday.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Campbell laid on the table certain papers in reference to the admission of British Columbia into the Union.

PETITIONS

Several petitions were presented by Hon. Messrs. Panet, Macfarlane, Wilmot, and Tessier.

The House then adjourned.

Que l'on demande au comité de la bibliothèque de se renseigner au sujet de la rémunération, de la classification et des fonctions du bibliothécaire et employés qui travaillent à la bibliothèque du Parlement, en vue d'une réorganisation de ce service.

L'honorable M. Sanborn demande s'il n'y a pas lieu de croire qu'en modifiant le système actuel on se retrouvera dans la situation désagréable où le bibliothécaire se considérait comme un fonctionnaire d'une seule Chambre et ne voulait pas fournir d'information aux membres du Sénat.

L'honorable M. Campbell répond que le Sénat a précisément l'intention d'éviter pareille éventualité et de s'assurer que les fonctionnaires et employés de la bibliothèque soient au service du Parlement et non pas d'une seule des Chambres.

L'honorable M. Dickey souligne que le but de la motion est d'éviter ce que redoute son honorable collègue (M. Sanborn).

LES PÊCHERIES

L'honorable M. Mitchell dépose un bill visant à amender l'Acte concernant la pêche par les navires étrangers.

Le bill est lu une première fois. On demande que la deuxième lecture soit faite vendredi.

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable M. Campbell présente certains documents se rapportant à l'admission de la Colombie-Britannique dans la confédération.

PÉTITIONS

Les honorables sénateurs Panet, Macfarlane, Wilmot et Tessier présentent plusieurs pétitions.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Wednesday, March 1, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

NEW MEMBERS

Hon. Messrs. Smith and Read were sworn in and took their seats as members of the Senate.

THE ARBITRATION

Hon. Mr. Letellier de St Just said that he would not move his resolutions respecting the arbitration until the papers asked for by the honourable member for the Gulf Division were before the House. It was requisite that the House should have the information in question before any discussion took place, and should ascertain the policy of the Government.

Hon. Mr. Campbell said that the course to be taken by the Dominion Government would be explained by the papers brought down with the correspondence. He had now the honour of bringing down the papers in question which would be immediately printed.

ST. PETER'S CANAL

Hon. Mr. Miller said that in rising to make the inquiry of which he had given notice on a previous day, he would take the opportunity of stating that the St. Peter's Canal was a work in which the Island of Cape Breton took a deep interest, and he regretted to find that there was no mention of it in the circular recently issued by the Commissioners appointed to enquire into the canal system of the Dominion. A reference to a map of that valuable Island would show that it was indented by a large inland sea, called the Bras d'Or Lake, which was separated from the ocean by a narrow isthmus a little over half a mile wide. Shortly before Confederation, the local Government of Nova Scotia, convinced of the importance of the work, commenced to open up communication between the Bras d'Or Lake and the Atlantic, and the canal had been energetically completed, but it was found to be too narrow and shallow for the requirements of the class of vessels which ought to make use of it. Under such circumstances, he thought that the necessity of improving that canal should have been among the matters considered by the Commission. The Island of Cape Breton was divided into four counties, and had a total population equal to that of the neighbouring colony of Prince Edward Island. Its resources were very varied and not exceeded by those of any other section of the Dominion of the same area.

LE SÉNAT

Le mercredi 1^{er} mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

NOUVEAUX MEMBRES

Les honorables messieurs Smith et Read prêtent serment et prennent place à leurs fauteuils au Sénat.

L'ARBITRAGE

L'honorable M. Letellier de St Just déclare qu'il ne présentera aucune résolution concernant l'arbitrage avant que les documents demandés par l'honorable sénateur représentant la division du Golfe n'aient été soumis à la Chambre. Celle-ci doit avoir pris connaissance de ces documents avant de discuter de la question, et doit être bien informée de la politique du gouvernement.

L'honorable M. Campbell fait remarquer que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement du Canada est expliquée dans les documents accompagnant la correspondance. Il a l'honneur de présenter maintenant les documents en question, qui seront publiés sans tarder.

LE CANAL ST-PIERRE

L'honorable M. Miller, prenant la parole pour demander des explications, comme il l'avait annoncé lors d'une séance précédente, profite de l'occasion pour faire remarquer que le canal St-Pierre est une réalisation intéressante au premier chef l'Île du Cap-Breton et qu'il est regrettable qu'il n'en soit pas fait mention dans la récente circulaire publiée par les membres de la Commission chargée d'étudier le réseau de canaux de la Puissance. Une consultation de la carte de l'Île montre qu'elle est découpée par le lac Bras-d'Or, vaste mer intérieure séparée de l'océan par un isthme étroit d'un peu plus d'un demi-mille de largeur. Peu de temps avant la Confédération, le gouvernement local de la Nouvelle-Écosse, conscient de l'importance du projet, entreprit de faire creuser un canal entre le lac Bras-d'Or et l'Atlantique. Les travaux terminés, le canal s'avéra trop étroit et peu profond pour le passage aisé des navires. L'honorable M. Miller considère que dans les circonstances le besoin d'amélioration du canal doit être une des questions étudiées par la Commission. L'Île du Cap-Breton est divisée en quatre comtés et sa population égale celle de l'Île du Prince-Édouard, la colonie voisine. Ses ressources sont très variées et surpassent celles des autres parties de la Puissance situées dans cette région. Malgré les sommes considérables consacrées à la construction du canal, il n'est toutefois qu'à

Although a large amount of money had been expended on the canal, still it might, in one sense, be said to be only half completed, and in order to make it really beneficial to the people of Cape Breton, it was advisable to build another work of a similar kind, as a part of the same inland communication, from the portage at East Bay to Spanish River, which led to the coal mines of Sydney. It should be remembered that the Island of Cape Breton had not a direct interest in the expenditure of the large public works which had been constructed in Nova Scotia proper before the Union of the provinces; and the expenditure on the canal had therefore been made as a partial equivalent for the proportion of the public debt which the people of the section in question had to pay for works which did not benefit them. It would be doing the Island a great injustice were the subject not taken into consideration by the Government and the claims of its inhabitants acknowledged. For these reasons, he asked permission of the House to make the following enquiry of the Government:

Why, in the circular dated 25th November, 1870, issued by the Canal Commissioners appointed by the Privy Council to obtain information on which to base a plan for the improvement of the canal system of the Dominion, no reference is made to St. Peter's Canal, in the Island of Cape Breton; and whether it is intended to include that work in the contemplated scheme of improvements?

Hon. Mr. Bourinot said that he could not allow the present occasion to pass without making some reference to a subject in which he felt the deepest interest. Before his honourable friend, who had just spoken, had a seat in the Legislature of Nova Scotia, he (Mr. Bourinot) had advocated the construction of the canal, and it was with not a little surprise that he had noticed the omission of any reference to it in the circular of the Commissioners. Since his arrival in Ottawa, he had addressed a letter to the Commissioners drawing their attention to the fact, and showing the necessity of enlarging the work. He had also stated in his letter that, in order to benefit the Island of Cape Breton, it was necessary to build another canal across the portage between the Bras d'Or and Spanish or Sydney River. At present, the class of vessels chiefly engaged in the coal trade could not make use of the canal, as had been contemplated in the inception of the work. If it were the proper time, he could show the House that the Island of Cape Breton had never, either before or since Confederation, received that consideration which she was entitled to.

Hon. Mr. Campbell replied that the canal in question had been commenced by the province of Nova Scotia and completed by the Dominion

moitié terminé et, pour accroître son utilité aux habitants du Cap-Breton, il faudrait le compléter par un ouvrage du même genre, qui ferait partie de la même voie de navigation intérieure du portage entre baie Est et la rivière Spanish qui mène aux mines de charbon de Sydney. Il ne faut pas oublier que l'Île du Cap-Breton n'avait pas d'intérêt direct dans les dépenses faites par la Nouvelle-Écosse pour des ouvrages effectués avant l'Union dans ce territoire proprement dit, et que les dépenses d'aménagement du canal ont donc été effectuées comme équivalent partiel de la part de la dette publique que la population de cette région doit payer pour des travaux dont elle n'a pas profité. Ce serait une grande injustice pour l'Île du Cap-Breton si cette question n'était pas prise en considération par le gouvernement et si les droits des citoyens n'étaient pas reconnus. Pour ces mêmes raisons, l'honorable M. Miller demande au Sénat la permission de poser la question suivante au Gouvernement:

Pourquoi n'est-il pas fait mention du canal St-Pierre, Île du Cap-Breton, dans la circulaire du 25 novembre 1870, publiée par les membres de la Commission du canal nommés par le Conseil privé, en vue d'obtenir des renseignements pour l'élaboration d'un plan d'amélioration du réseau de canaux de la Puissance? A-t-on l'intention de prévoir ces travaux dans le plan d'amélioration envisagé?

L'honorable M. Bourinot souligne qu'il ne peut laisser passer l'occasion d'intervenir sur cette question qu'il juge du plus haut intérêt. Avant même que son honorable collègue, qui vient de prendre la parole, ait un siège à la Législature de la Nouvelle-Écosse, il (M. Bourinot) avait déjà préconisé la construction du canal; il est donc très étonné qu'on ait omis d'en faire mention dans la circulaire publiée par la Commission. Depuis son arrivée à Ottawa, il a adressé une lettre aux Commissaires afin d'attirer leur attention sur cette anomalie et démontrer la nécessité d'amplifier les travaux. Il a aussi affirmé dans sa lettre qu'il serait avantageux pour l'Île du Cap-Breton, que l'on construise un autre canal assurant la jonction, soit entre le Bras-d'Or et la rivière Spanish, soit entre le Bras-d'Or ou la rivière Sydney. Les navires qui font actuellement le transport du charbon ne peuvent pas emprunter le canal tel que prévu au début des travaux. Si l'occasion s'y prêtait, M. Bourinot pourrait démontrer à la Chambre que ni avant ni depuis la Confédération, l'Île du Cap-Breton n'a reçu la considération qu'elle mérite.

L'honorable M. Campbell réplique que la construction du canal en question a été entreprise par le gouvernement de la Nouvelle-

to the extent which was contemplated at the outset. Why there was no mention of the work in the circular of the Commissioners he was unable to say, for the Government were not in their confidence. They had been appointed for the purpose of enquiring into improvements that should be made with a view to the interests of the Dominion. The canal was now the property of the Dominion, and he presumed that any repairs necessary would be made, but it was not in the contemplation of the Government to enlarge it in any way.

THE INMAN LINE

Hon. Mr. Dickey said that he had placed a notice in the paper of some interest to the people of Nova Scotia and New Brunswick as well. The people of those provinces were now dependent upon fortnightly steamers for their communications with England, and for the performance of that service he believed there was an annual subsidy of £8,000 sterling. He was bound to say that much dissatisfaction was felt throughout Nova Scotia as to the manner in which the service was performed. So irregular and long were the passages that the business community could not answer their correspondents in England with the expedition so requisite. He was instructed to say that the short railway link of western extension would be completed during the existing year, and in that way, communication had with the railway system of Canada and the United States. Therefore it was very important that any new contract should have reference to the fact that, in the course of the year, there would be continuous railway communication with Halifax. He hoped that his honourable friend, the Postmaster General, would consider whether a fortnightly steamer would meet the requirements of commerce when the railway was completed. With these few prefatory remarks, he would ask the Government when the contract between the Government and Messrs. Inman for carriage of mails between Halifax and Liverpool shall expire, and whether it is the intention of the Government to renew the contract?

Hon. Mr. Campbell replied that the contract between the Government and Messrs. Inman expires on the first of July next. It was the intention of the Government to keep up the service, and circulars had been also addressed to the Messrs. Allan and Cunard asking them for tenders. It was proposed to ask for tenders up to the time of the completion of the Intercolonial Railway. No answers had yet been received.

Écosse et que la Puissance a achevé les travaux selon les prévisions initiales. Il ne saurait dire pourquoi la circulaire de la Commission ne fait pas mention des travaux car le gouvernement n'est pas dans la confiance des commissaires. Ceux-ci ont d'ailleurs été chargés d'enquêter sur les améliorations à apporter, compte tenu des intérêts de la Puissance. Le canal appartient maintenant à la Puissance et M. Campbell présume que toutes les réparations nécessaires seront effectuées, mais il déclare que le gouvernement n'envisage pas d'agrandir le canal en question.

LA LIGNE INMAN

L'honorable M. Dickey déclare qu'il a fait inscrire un avis au feuilleton, dans l'intérêt de la population de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Les communications entre les citoyens de ces deux provinces et l'Angleterre sont assurées par des bateaux à vapeur tous les quinze jours seulement. L'honorable **M. Dickey** croit que ce service bénéficie d'une subvention annuelle de 8,000£ sterling. Il est de son devoir de souligner que la population de la Nouvelle-Écosse n'est aucunement satisfaite de la qualité de ce service. Les traversées sont tellement longues et irrégulières que les hommes d'affaires n'ont pas la possibilité de répondre à leurs correspondants, en Angleterre, dans les délais prescrits. Il a reçu instructions de dire que le court prolongement ferroviaire vers l'ouest sera complété durant l'année en cours, assurant ainsi la jonction avec le réseau ferroviaire du Canada et des États-Unis. Il importe donc de tenir compte, dans tous les nouveaux contrats, du fait qu'il y aura, à partir de cette année, un service ferroviaire permanent avec Halifax.

Il exprime le vœu que son honorable collègue, le ministre des Postes, étudie la question de savoir si un bateau à vapeur faisant la navette tous les quinze jours répondrait aux exigences du commerce, une fois le chemin de fer complété. À la suite de ces quelques remarques d'introduction, il demande au gouvernement quelle est la date d'expiration du contrat entre le Gouvernement et MM. Inman pour le transport du courrier entre Halifax et Liverpool, et s'il est de l'intention du Gouvernement de renouveler ce contrat.

L'honorable M. Campbell déclare que le contrat entre le Gouvernement et MM. Inman prendra fin le 1^{er} juillet prochain. Le gouvernement a l'intention de maintenir ce service et il a fait parvenir des appels d'offres à cette société ainsi qu'à MM. Allan et Cunard. On devait demander des soumissions pour service jusqu'à l'achèvement du chemin de fer Intercolonial. Aucune réponse, n'a encore été reçue.

Hon. Mr. Miller asked if the Government could not exercise any control with respect to the manner in which the service was performed.

Hon. Mr. Campbell replied there was a regular contract.

Hon. Mr. Miller wished to know if the conditions of that contract had been complied with.

Hon. Mr. Campbell could not say to the contrary.

Hon. Mr. Bourinot asked if the service included connection between Halifax, Sydney, and St. John.

Hon. Mr. Campbell answered in the negative.

Hon. Mr. Ryan asked if the attention of the Government had been called to a mail service between Newfoundland, Halifax, and the West Indies. If there was a prospect of Newfoundland coming into the Confederation, it would be well to keep that service in view in asking for tenders for any contract for a mail service across the Atlantic.

Hon. Mr. Botsford said he understood the Hon. Postmaster General to say it was intended to make the contract contingent on the completion of the whole line of the Intercolonial Railway. Now, he would suggest whether the contract should not really be made with reference to that portion of the line between Amherst and Truro. It was certainly to be hoped that portion of the road would be soon completed. It would be mostly used by travellers on their way to the United States or Montreal.

Hon. Mr. Campbell said, in answer to Hon. Mr. Ryan, that the establishment of the line of steamers in question depended upon the coming of Newfoundland into the Union. The Government had had that service very much at heart, but under existing circumstances they could not embark in an undertaking of such magnitude. As respects the suggestion of his honourable friend opposite (Hon. Mr. Botsford), he was glad that it had been made, and would endeavour to secure the arrangement proposed in any new contract that might be entered into.

GENERAL BUSINESS

Hon. Mr. Mitchell laid on the table certain papers connected with Acts passed last session, in reference to Marine and Fisheries.

Hon. Mr. Botsford gave notice that he would enquire, on Friday next, of the Government when that portion of the Intercolonial Railway

L'honorable M. Miller demande au gouvernement s'il ne pourrait pas dans une certaine mesure contrôler le fonctionnement de ce service.

L'honorable M. Campbell répond qu'il existe un contrat régulier.

L'honorable M. Miller désire savoir si on s'est conformé au cahier des charges.

La réponse de l'honorable M. Campbell est positive.

L'honorable M. Bourinot demande si le service comprend la jonction entre Halifax, Sydney et Saint-Jean (N.-B.).

La réponse de l'honorable M. Campbell est négative.

L'honorable M. Ryan demande si on a attiré l'attention du Gouvernement sur un service postal entre Terre-Neuve, Halifax et les Antilles. Dans l'éventualité où Terre-Neuve entrerait dans la Confédération, il serait bon de tenir compte d'un tel service en demandant des soumissions pour tout contrat visant à assurer un service postal Atlantique.

L'honorable M. Botsford déclare qu'il a cru entendre de la bouche du ministre des Postes qu'il est proposé de stipuler dans le contrat qu'il est soumis à la condition essentielle de l'achèvement du chemin de fer Intercolonial. Il se demande si le contrat ne devrait pas être formulé plutôt en fonction de cette partie du réseau qui relie Amherst et Truro. Il est évidemment souhaitable que cette partie soit complétée rapidement. Cette voie serait surtout empruntée par les voyageurs allant aux États-Unis ou à Montréal.

L'honorable M. Campbell répond à l'honorable M. Ryan que l'établissement du service de vapeurs en question dépend de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Le gouvernement tient beaucoup à ce service, mais dans les circonstances, il ne peut pas se lancer dans une entreprise d'une si grande envergure. Il apprécie la suggestion formulée par son honorable collègue de l'opposition (l'honorable M. Botsford), et il tentera d'inclure l'arrangement proposé dans tout nouveau contrat.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Mitchell dépose sur la table certains documents ayant trait aux actes votés la session dernière concernant la marine et les pêcheries.

L'honorable M. Botsford informe la Chambre que vendredi prochain, il demandera au gouvernement quand la partie du chemin de

between Amherst and Truro would be ready for traffic.

Hon. Mr. Aikins presented the annual report of the Secretary of State for Canada.

The House then adjourned.

fer Intercolonial entre Amherst et Truro sera ouverte à la circulation.

L'honorable M. Aikins présente le rapport annuel du Secrétariat d'État du Canada.

La Chambre s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, March 2, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.**THE NORTH-WEST TERRITORIES**

Hon. Mr. Campbell introduced a Bill to make further provision for the government of the North-West Territories. The Bill was read a first time, and ordered for a second reading on Monday next.

THE ARBITRATION

Hon. Mr. Letellier de St Just deferred his motion respecting the arbitration question until Monday, in the expectation that the papers would be printed by that time.

THE CANAL COMMISSION

Hon. Mr. Dickey gave notice that he would enquire of the Government whether the Canal Commission have made their report, and whether it will be submitted to Parliament; also, whether the government engineers have made any plan or estimate with respect to the Baie Verte Canal.

MISCELLANEOUS

Hon. Mr. Bureau gave notice of an enquiry to the Government respecting interference by the Montreal Water Police with the erection of stands on the occasion of the recent regatta.

Hon. Mr. Letellier de St Just gave notice of a motion respecting the Post Office at Rivière Ouelle.

The House then adjourned.

LE SÉNAT

Le jeudi 2 mars 1871

Le président ouvre la séance à trois heures.**LE NORD-OUEST**

L'honorable M. Campbell présente un bill pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Le bill est lu pour la première fois et il est ordonné que le dit bill soit lu la seconde fois lundi prochain.

L'ARBITRAGE

L'honorable M. Letellier de St Just renvoie à lundi sa motion concernant l'arbitrage, dans l'espoir que les documents seront imprimés entre-temps.

LA COMMISSION DES CANAUX

L'honorable M. Dickey informe la Chambre qu'il demandera au gouvernement si la Commission des canaux a préparé son rapport et s'il sera présenté au Parlement. De plus, il demandera si les ingénieurs du gouvernement ont dressé des plans ou établi une estimation concernant le canal de la Baie-Verte.

DIVERS

L'honorable M. Bureau dépose en Chambre un avis d'interpellation concernant l'intervention de la police riveraine de Montréal pendant les travaux de construction d'estrades, dressées à l'occasion des récentes régates.

L'honorable M. Letellier de St Just dépose un avis de motion concernant le bureau de poste de la Rivière-Ouelle.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Friday, March 3, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

ROUTINE

Hon. Messrs. Ryan, Benson, Sanborn, Allan, Read, and Skead, presented petitions.

Hon. Mr. Sanborn, Chairman of Committee on Private Bills and Standing Orders, reported favourably from that Committee respecting petitions of Union Bank of Lower Canada, the Quebec Bank, and the Great Western Railway.

The report was adopted.

Hon. Mr. Bourinot gave notice of motions respecting steam communication with Sydney, Cape Breton, and the improvement of Mabou Harbour and False Bay Beach, Cape Breton.

Hon. Mr. Botsford, in making the motion of which he had previously given notice, said that portion of the Intercolonial Railway to which the motion referred, *viz.*: between Amherst and Truro, was one of the most important sections of the Intercolonial Railway; for it was a link in the communication with the American and Canadian systems of railways. The western extension line from St. John to Bangor would be completed next autumn, and it was therefore very advisable that the link in question should be finished with as little delay as possible. In addition, he added, that if his honourable friend from Sherbrooke succeeded in completing the branch road by Moose Head Lake, there would be a direct line between Montreal and Halifax, in fact, the shortest possible route. Under those circumstances it was very desirable that the Government should press the construction of the road. He would, therefore, enquire of them when that portion of the Intercolonial Railway lying between Amherst and Truro would be ready for traffic?

Hon. Mr. Campbell understood that the road in question comprised sections 4, 7 and 12. The contractors were to finish 4 and 12 by July 1871, and section 7 by July 1872. He hoped, however, that the road would be completed by the close of the present year.

THE CANAL COMMISSION

Hon. Mr. Dickey said during two previous sessions he had felt it his duty to call the

LE SÉNAT

Le vendredi 3 mars 1871

Le président ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

AFFAIRES COURANTES

Les honorables Sénateurs Ryan, Benson, Sanborn, Allan, Read et Skead présentent des pétitions.

Le président du Comité des ordres permanents et des bills privés, l'honorable M. Sanborn, présente au nom de ce comité un rapport favorable concernant les pétitions de la banque d'Union du Bas-Canada, de la banque de Québec, et du grand chemin de fer Occidental du Canada.

Le rapport est adopté.

L'honorable M. Bourinot dépose un avis de motion concernant le transport par bateau à vapeur vers Sydney (Cap-Breton) et les améliorations à apporter à Mabou Harbour et à False Bay Beach (Cap-Breton)

En présentant la motion qu'il a déposée auparavant, M. Botsford déclare que le tronçon du chemin de fer Intercolonial compris entre Amherst et Truro est l'un des plus importants de ce réseau de chemins de fer: il constitue, en effet, une voie de communication avec les réseaux ferroviaires du Canada et des États-Unis. Le prolongement vers l'ouest, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) jusqu'à Bangor, sera complété l'automne prochain; il serait donc très avantageux de terminer la construction de cette voie le plus tôt possible. M. Botsford ajoute que si son honorable collègue de Sherbrooke réussit à prolonger l'embranchement jusqu'à Moose Head Lake, il existera alors une ligne directe entre Montréal et Halifax; ce serait d'ailleurs le trajet le plus court entre ces deux villes. Dans ces circonstances, il serait fort souhaitable que le gouvernement hâte la construction de cette voie. M. Botsford déposera donc un avis d'interpellation auprès du gouvernement pour savoir quand le tronçon du chemin de fer Intercolonial reliant Amherst et Truro sera ouvert à la circulation.

L'honorable M. Campbell croit que la voie de chemin de fer en question comprend les sections 4, 7 et 12. Les entrepreneurs devraient terminer la construction des sections 4 et 12 en juillet 1871 et celle de la section 7 en juillet 1872. Il espère, cependant, que cette voie sera complétée à l'issue de la présente année.

LA COMMISSION DES CANAUX

L'honorable M. Dickey a déclaré au cours de deux séances précédentes qu'il croyait de son

attention of the House to the important subject of the Baie Verte Canal. But he was not under the necessity of again speaking of its importance, inasmuch as he found there was no difference of opinion on the subject anywhere. All the persons to whom he had spoken on the subject, whether Ontario or Quebec men, acknowledged that it was a work of Dominion importance. It was with much gratification that he recognized the existence of such a feeling, for it showed that all parties, east and west, can look at public questions not from a sectional but from a national point of view. Without further preface, he asked the Government:

Whether the Canal Commission have made their report, and if so, will it be submitted to Parliament, and when; also, whether any report and estimates have been made by the engineers appointed to survey a route for a canal between the waters of the Gulf of St. Lawrence and the Bay of Fundy?

Hon. Mr. Campbell replied that the Commissioners had not yet made their report, and he was unable to say when it would be laid before Parliament. As respects the latter part of the question, the report of the officers employed by the Board of Works had not been received, but it was expected very shortly.

ST. PETER'S CANAL

Hon. Mr. Miller said, as the subject of canals was again before the Senate, he would ask to be permitted to make a few remarks in reference to the St. Peter's Canal, which, in his place in the House, he had made the subject of an enquiry of the Government a day or two ago. What he then said had been attempted to be misrepresented in another place, where the subject seemed to be little understood. The impression seemed to exist that St. Peter's Canal was a recent undertaking, and that blame attached somewhere that it was already inadequate to the wants it was meant to meet. It had even been insinuated, but he was happy to say in a quarter where such an insinuation was harmless, that this canal originated in party necessities, and was completed as the reward of party support. He therefore desired to give a short history of St. Peter's Canal. The agitation in favour of that work commenced in Cape Breton and even in Nova Scotia over fifty years ago. As early as 1825, a survey of a proposed canal at St. Peter's was made by Francis Hall, C.E., at the expense of the provincial Government. Again, in 1851, another survey was made by C. W. Fairbanks, C.E. Next, in 1853, a survey was ordered by the Government of Nova Scotia under Captain P.

devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur l'important sujet du canal de la Baie-Verte, mais il croit superflu de reparler de l'importance d'une question qui n'est pas controversée. Toutes les personnes avec lesquelles il s'est entretenu à ce propos, qu'elles soient de l'Ontario ou du Québec, reconnaissent que ces travaux relèvent de la Puissance. C'est avec beaucoup de plaisir qu'il a noté l'existence d'un tel sentiment; cela démontre, en effet, que tous les intéressés, tant à l'est qu'à l'ouest du pays, peuvent traiter des questions d'intérêt public d'un point de vue national et non simplement dans une optique régionale. Sans autre préambule, il demande au Gouvernement:

Si la Commission des canaux a rédigé un rapport sera-t-il présenté au Parlement, et quand. M. Dickey s'enquiert également si les ingénieurs chargés d'étudier un tracé pour la construction d'un canal entre le golfe Saint-Laurent et la Baie de Fundy ont établi des rapports et des évaluations.

L'honorable M. Campbell répond que les membres de la Commission n'ont pas encore rédigé leur rapport et il lui est impossible de dire quand ce rapport sera présenté au Parlement. Pour ce qui est de la seconde partie de la question, M. Campbell répond que le rapport des fonctionnaires à l'emploi du ministère des Travaux Publics n'a pas encore été reçu mais qu'il devrait lui parvenir incessamment.

LE CANAL SAINT-PIERRE

Puisque le Sénat étudie encore la question des canaux, l'honorable M. Miller demande la permission de faire quelques remarques concernant le canal Saint-Pierre. Il y a un ou deux jours, ce canal a fait l'objet, à la Chambre, d'une interpellation de sa part auprès du gouvernement. A un autre endroit, où l'on semble n'avoir pas très bien compris le problème, on a tenté de dénaturer les propos de M. Miller. On semble avoir l'impression que le canal Saint-Pierre est un travail récent et l'on prétend en quelque sorte que ce dernier ne répond déjà plus aux besoins auxquels il devait suffire. On a même laissé entendre que le canal Saint-Pierre tire son origine d'obligations politiques et qu'il a été construit en reconnaissance d'appuis politiques. M. Miller est heureux d'affirmer que cette déclaration fut faite dans un milieu où pareille situation est anodine. Il désire donc faire brièvement l'historique du canal Saint-Pierre. Les discussions en faveur de ces travaux de construction ont débuté au Cap-Breton et même en Nouvelle-Écosse il y a plus de cinquante ans. Déjà en 1825, un ingénieur civil du nom de Francis Hall menait une enquête, aux frais du gouvernement provincial, concernant un projet de construction à Saint-Pierre. En 1851, C. W. Fairbank, ingénieur civil,

J. S. Barry, whose plan was adopted, and the canal commenced on the 7th of September, 1854. It would thus appear that the undertaking had been a long time agitated, that 46 years ago the first survey was made by an order of Government at the public expense, and that its construction was commenced according to a plan adopted nearly 17 years ago. Now, from these facts, it might fairly be inferred that St. Peter's Canal had not been suddenly commenced to meet any party exigency, or promote any local or personal ends. The Government that carried the Act providing for the completion of the work was the strongest that ever existed in Nova Scotia, and could have held power without the support of the friends of the St. Peter's Canal. In 1856, the work was suspended for a time, and in the same year, at the instance of the Government, William H. Talcott, C.E., examined the work and made a full report of its condition. In 1858, another survey and report were made by James Laurie, a Scotch engineer in charge of the Nova Scotia railways. After all these surveys and reports by able engineers, it could hardly be alleged that the work was either commenced or carried on without a desire to obtain the fullest scientific information. If this canal was insufficient for purposes it was now required for, and needed enlargement, it must be recollected the plans were adopted 17 years ago, when the revenue of Nova Scotia could not afford a large outlay; when the population of Cape Breton was about half of what it is today; when operations in the boundless coal mines of the Island were, comparatively speaking, in their infancy, and when its other great resources had not obtained their present development. He had been represented elsewhere as saying the canal was wholly useless in its present state, but he had said nothing of the kind, as over 500 vessels had used it during the past season. What he did say was that to be as beneficial to the country as it should be, and might be, it ought to be enlarged, and he now repeated that assertion. The enlargement was more required in width than in depth, although both would be necessary. It was too narrow for the smallest class of paddle steamers. It had, however, a depth of 13 feet. The man who would assert, as had been asserted elsewhere, that only fishing smacks could float in 13 feet of water, must know as much about a fishing smack as he does about St. Peter's Canal, which apparently is very little. Nor was it surprising the work required repairs so soon, as only a very small portion of it, that between the two locks, had been walled in, and the cutting is said to be the deepest in America. The canal had not been completed in the manner usual with first-class canals, for want of means, and hence the early necessity for repairs. When he said this work had, in one sense been only half completed, he meant the line of communication of which it is

effectuait une nouvelle enquête. Puis, en 1853, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse chargeait le capitaine P. J. S. Barry d'effectuer une autre enquête. Le dernier plan proposé ayant été accepté, les travaux de construction du canal débutaient le 7 septembre 1854. Il semblerait donc que l'entreprise a fait l'objet de longues discussions, qu'une première enquête a été effectuée sur l'ordre du gouvernement il y a 46 ans et ce, aux frais des contribuables, et que la construction du canal a été entreprise selon le plan adopté, il y a tout près de 17 ans. A partir de ces faits, on peut donc facilement déduire que la construction du canal Saint-Pierre n'a pas été entreprise soudainement dans le but de satisfaire des exigences politiques ou encore de servir des intérêts de clocher ou personnels. Le gouvernement qui a adopté la loi prescrivant l'exécution des travaux était le plus fort de toute l'histoire de la Nouvelle-Écosse; il était donc capable d'exercer son pouvoir sans l'appui des partisans du canal Saint-Pierre. En 1856, les travaux ont été interrompus pendant quelque temps et au cours de cette même année, à la demande du gouvernement, William H. Talcott, ingénieur civil, a inspecté les travaux et rédigé un rapport complet sur l'état de l'entreprise. En 1858, un ingénieur écossais préposé aux chemins de fer de la Nouvelle-Écosse, James Laurie, a effectué une nouvelle enquête et établi un autre rapport. A la suite de toutes ces enquêtes et de tous ces rapports d'ingénieurs compétents, on peut difficilement prétendre que les travaux ont été entrepris ou poursuivis sans se soucier de recueillir le maximum de données techniques. Si ce canal ne répondant plus adéquatement au but alors fixé doit être élargi, on doit se rappeler que les plans en ont été acceptés il y a 17 ans alors que la Nouvelle-Écosse, en raison de son faible revenu, ne pouvait se permettre de gros déboursés, que le Cap-Breton ne comptait que la moitié de sa population actuelle, que l'exploitation des inépuisables mines de charbon de cette île était relativement jeune et que ses autres ressources importantes n'avaient pas atteint leur niveau de développement actuel. D'autre part, on a prétendu que M. Miller avait affirmé que, dans son état actuel, le canal était hors d'usage, mais il n'a pu faire pareille déclaration alors que plus de 500 navires ont emprunté ce canal la saison dernière. Voici ce qu'il a affirmé: pour que le canal soit aussi profitable que possible pour le pays, il doit être agrandi et il maintient aujourd'hui cette assertion. Cet agrandissement doit s'effectuer plutôt en largeur qu'en profondeur, même si les deux modifications s'avèrent nécessaires. Le canal, trop étroit même pour les plus petits vapeurs à roue, est cependant profond de 13 pieds. Celui qui prétend, comme on l'a fait ailleurs, que seuls les bateaux pêcheurs peuvent se déplacer dans 13 pieds d'eau doit en savoir autant au sujet des bateaux pêcheurs que du canal Saint-

a part was only half completed, and it would remain so until the portage at East Bay, separating the waters of the Bras d'Or Lake from Spanish River and the ocean, had also been opened. He had hopes the Government would well consider the importance of this needed public improvement on its merits, and with a due regard to the claims of the inhabitants of that valuable section of the Dominion. The great resources of Cape Breton only required development to make the island a prosperous community. These resources, he was sorry to say, seemed to be better appreciated across the border than by ourselves. Canals and railways were what were required to advance that prosperity. The fisheries and coal mines of the Island were almost inexhaustible. Of its agricultural capabilities and other advantages, an eminent American engineer, Mr. Talcott, said in his report on the Canal: "The lands which I saw on the south-westerly shore of the lake for several miles from St. Peter's are capable of being highly cultivated and of sustaining a dense population. The means for promoting such cultivation seems to be abundant, particularly lime which now is so extensively used for agricultural purposes with great benefit. The opening of a convenient navigation between the Bras d'Or Lake and St. Peter's Bay can hardly fail to invite to the shores of this lake a better class of citizens than could be expected without it. It must give additional value to all land bordering on this vast inland sea. It will also invite the use of steam in navigating the lake, and also coastwise to Halifax, securing greater celerity and frequency of the mails and thereby stimulate agriculture and trade, the effects of which will be felt at your largest cities, and by a reflex and reciprocal influence, benefit almost every part of the province. Various other advantages, in a political point of view, will be felt, which I will not presume to mention". He would place this disinterested opinion of an eminent scientific man, in the discharge of his professional duty, and with his professional reputation at stake, against the ignorant assertions and mean insinuations of a disappointed factionist who in opposition is ready to run amuck against everything he supported while in office. He would state that the Bras d'Or Lake, bays and inlets cover an area of about 500 square miles, with a shore line of over 500 miles. They divide Cape Breton nearly in two, affording the finest water facilities with every portion of the Island. According to Mr. Laurie, C.E., for small vessels bound from Sydney to the westward of Cape Canso, the canal would effect a saving of 30 to 35 miles in distance, and for vessels taking their departure for Barra Straits, which are situated near the centre of the island and of the Bras d'Or Lake, there would be a saving of 130 miles. To make the entire circuit by water from one side of the isthmus to the other, by

Pierre, ce qui semble bien peu. Il n'est pas étonnant que le canal nécessite déjà des réparations car une minime partie seulement, soit celle comprise entre les deux écluses, est munie d'un mur; on dit que la tranchée de ce canal est la plus profonde en Amérique. Faute de moyens, le canal Saint-Pierre n'a pas été complété selon les normes suivies pour les canaux de première classe, d'où le besoin prématuré d'effectuer des réparations. Lorsque M. Miller déclare que, d'une certaine façon, les travaux n'ont été qu'à moitié complétés, il veut dire que la voie de communication dont le canal fait partie n'est qu'à moitié complétée et qu'il en sera ainsi jusqu'à ce que le portage de la Baie Est, qui sépare les eaux du lac Bras-d'Or de celles de la rivière Spanish et de l'océan, soit livré à la circulation. Il espère que le gouvernement étudiera à fond cette nécessité d'améliorer ce service public et qu'il portera une attention spéciale aux revendications des habitants de cette précieuse partie de la Puissance. Il n'y a qu'à exploiter les grandes ressources du Cap-Breton pour faire de cette île une communauté prospère. Il est désolé de constater que ces ressources semblent plus appréciées de l'autre côté de la frontière qu'ici. Nous n'avons besoin que de canaux et de voies de chemin de fer pour mettre ces richesses en valeur. Les pêcheries et les mines de charbon de l'île constituent des ressources presque inépuisables. Concernant les ressources agricoles et autres avantages de l'île, voici ce que dit dans son rapport sur le canal, un éminent ingénieur américain, M. Talcott. «Les terres que j'ai aperçues sur la côte sud-ouest du Lac et ce, sur plusieurs milles à partir de Saint-Pierre, se prêtent très bien à une agriculture extensive et peuvent subvenir aux besoins d'une population très dense. Les moyens susceptibles de favoriser une telle culture semblent abonder, notamment la chaux dont on se sert de plus en plus, et à profit, à des fins agricoles. L'ouverture d'une voie de navigation convenable entre le lac Bras-d'Or et la Baie Saint-Pierre amènera certainement sur les rives de ce lac une classe de citoyens supérieure à celle à laquelle on devrait s'attendre sans cette initiative. Cette voie de communication ne peut que revaloriser les terres qui donnent sur cette vaste mer intérieure. Favorisant aussi l'utilisation de la vapeur par les navires qui empruntent le lac et ceux qui naviguent le long de la côte jusqu'à Halifax, elle permettra d'assurer des livraisons postales plus rapides et plus fréquentes et par tant, stimulera l'agriculture et le commerce qui auront une incidence sur les grandes villes et profiteront réciproquement à presque toutes les régions de la province. Du point de vue politique, on bénéficiera de maints autres avantages que je ne me permettrai pas de mentionner ici». En remplissant son devoir et en mettant en jeu sa réputation professionnelle, M. Miller confrontera l'opinion désintéressée

passing round Scatarie, the distance would be 200 miles. This 200 miles is reduced to half a mile by St. Peter's Canal, and the dangerous navigation round Scatarie is avoided. Although Mr. Laurie thought coal vessels would not generally use the canal, the experience of last year had shown the contrary. He had trespassed on the attention of the House because he considered it proper that more should be known about St. Peter's Canal, in order that it might receive fair consideration. But he would not have troubled the Senate again so soon on the subject, had he not considered it due to himself to repel the insinuations and correct the misrepresentations of a Mr. William McDougall, "whoever he is", in another place. He believed, however, he was the same man of that name who would like to be Governor of Manitoba, but couldn't. It was said he is a member of the House of Commons, but he "did not know whether he was or not", as grave doubts have been expressed on that point. From all he could learn, the individual in question was a played out political harlequin, shunned and despised by all parties. He was said to have a delicate relish for official pap, for which he can in turns be "all things to all men". Within the last few months, this individual had been acting the part of a political vagabond, wandering about the country endeavouring to draw some following to his standard.

de cet éminent homme de science avec les affirmations ignorantes et les viles insinuations d'un partisan déçu qui, dans l'opposition, est prêt à dénigrer tous les principes qu'il défendait lorsqu'il était en fonctions. Il affirme que les baies et les anses du lac Bras-d'Or couvrent une superficie d'environ 500 milles carrés et que son littoral s'étend sur une distance de 500 milles. Le lac Bras-d'Or, qui partage presque en deux le Cap-Breton, donne facilement accès à tous les coins de l'île. D'après M. Laurie, ingénieur civil, les petits navires qui partent du détroit de Barra, situé près du Cap Canso raccourciraient leur trajet de 30 à 35 milles en empruntant ce canal et ceux qui partent du détroit du Barra, situé près du centre de l'île et du lac Bras-d'Or, gagneraient ainsi 130 milles. Le trajet complet par voie maritime, d'un côté à l'autre, de l'isthme, en contournant l'île Scatarie, s'étend sur une distance de 200 milles. En passant par le canal Saint-Pierre les navires réduiraient cette distance à un demi-mille tout en évitant les alentours de l'île Scatarie, où la navigation est dangereuse. De l'avis de M. Laurie, les charbonniers ne devaient pas utiliser le canal de façon générale, mais l'expérience de l'année dernière a démontré le contraire. Il abuse de l'attention de la Chambre, considérant qu'il est bon d'en savoir plus long au sujet du canal Saint-Pierre afin que l'on accorde à cette question l'intérêt qu'elle mérite. Mais il n'aurait pas dérangé si tôt le Sénat à ce sujet, encore une fois, s'il n'avait cru de son devoir de réfuter les insinuations et de rectifier les fausses interprétations qu'un certain M. William McDougall «qui qu'il soit» a formulées à un autre endroit. Il croit cependant que c'est de même homme qui désirerait être gouverneur du Manitoba mais qui ne peut l'être. On dit qu'il est membre de la Chambre des communes mais il «ignore si cela est vrai ou non», des doutes sérieux ayant été exprimés à ce sujet. D'après les renseignements qu'il détient, l'homme en question serait un arlequin politique vidé, fui et méprisé par tous les partis. On le dit aussi opportuniste de la pire espèce, prêt à tout pour obtenir ce qu'il veut. Durant les derniers mois, cet individu a joué au vagabond politique à travers le pays, s'efforçant de rallier un certain nombre de gens à ses vues.

THE FISHERIES

Hon. Mr. Mitchell stated to the House, in moving the second reading of the Bill, "to further amend the Act respecting fishing by foreign vessels", that its object was to make some slight changes which had been found necessary in working out the present law. Under the existing Act, an officer was bound to take the offending vessel into the nearest port and deliver her to the Custom's officer. It had been found impracticable to follow such a course in

LES PÊCHERIES

L'honorable M. Mitchell déclare à la Chambre, en présentant la deuxième lecture du bill «pour amender à nouveau l'Acte concernant la pêche par les navires étrangers», que ce bill a pour objet d'introduire les quelques légers changements qui sont apparus nécessaires en exécutant la loi actuelle. L'Acte en vigueur prévoit qu'un officier doit escorter le navire pris en faute jusqu'au port le plus proche et le livrer au douanier. Il s'est révélé pratiquement

all cases; sometimes, the nearest port might not be the most secure place for the vessel and to enforce the requisite proceedings. Therefore it was thought desirable to alter the law so that the officer seizing the vessel might take her into any other port, according as he might judge most advisable for the public interests. Last season, when a vessel had been taken into the nearest port, suspicions arose that there was a design laid to release the vessel. It had also been found that the provisions for the division of the seized property worked unsatisfactorily. As the law now stood, after the necessary expenses were deducted, the money was equally divided, one half going to the officer in command and the other to the Government, the latter, however, paying a very large proportion of the expenses. The system worked unsatisfactorily, inasmuch as the commanding officer had the sole right to the one half, and need not divide it with the other officers or crew. It was proposed now that all property seized should be sold under regulations made from time to time by the Governor in Council, who would also apportion three-fourths, or less, of the net remainder left after paying the necessary expenses, among the officers and crew of the vessel making the seizure. In this connection, he must take an opportunity of alluding to the very satisfactory manner in which the service had been performed during the past season, with one single exception, and that had been soon disposed of. Only one case had arisen when it was necessary to divide a sum of money—some \$800. On a representation being made to the officer, that he (Hon. Mr. Mitchell) would feel it his duty to submit a Bill to Parliament for the alteration of the law, that officer recognized at once the justice of the proposed change, and said that he would have felt himself bound, under any circumstances, to divide the money among his crew, and that he would therefore leave it in the charge of the department for distribution. The money was accordingly divided equally.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Who was that officer?

Hon. Mr. Mitchell—Commander Lavoie.

Hon. Mr. Letellier de St Just—A good officer?

Hon. Mr. Mitchell—That officer had performed his duties to the perfect satisfaction of the department. It should not, however, rest in the power of any officer to divide or keep all the money as he might think proper; and therefore the change in the law was proposed. Before concluding, he could not refrain from referring to the fact that the whole spirit of our legislation in this particular had been com-

impossible de se conformer à cette directive dans tous les cas puisque le port le plus proche n'est pas toujours l'endroit le plus sûr où amener le navire afin de procéder aux formalités requises. On a donc cru bon de modifier la loi de façon à ce que l'officier commandant puisse diriger le navire en faute vers n'importe quel autre port, s'il juge nécessaire de le faire dans l'intérêt public. L'année dernière, un navire ayant été amené au port le plus proche, la rumeur s'est répandue qu'on avait l'intention de le relâcher. Les dispositions concernant la répartition des biens confisqués se sont aussi révélées insuffisantes. Une fois les dépenses nécessaires déduites, la loi actuelle prescrit que l'argent doit être divisé, en parts égales, entre l'officier commandant et l'État lequel doit, cependant, payer une importante partie des dépenses. Ce système, dans la pratique, fonctionne mal parce que l'argent n'appartient de droit qu'à l'officier commandant qui n'est pas tenu de le partager avec les autres officiers ou membres de l'équipage. Il est maintenant proposé que tous les biens confisqués soient vendus conformément à la réglementation promulguée, de temps à autre, par le gouverneur en conseil qui distribuera aussi entre les officiers et l'équipage du navire effectuant la saisie les trois quarts, ou moins, du solde net une fois les dépenses payées. A ce sujet, il doit profiter de l'occasion pour mentionner de quelle façon satisfaisante a été accompli ce service l'an dernier, à l'exception d'un cas qu'on a réglé sans délai. Une seule fois, a-t-il fallu diviser une somme d'argent, quelque \$800. Comme il faisait remarquer à l'officier qu'il (l'honorable M. Mitchell) croyait de son devoir de présenter un bill au Parlement visant à modifier la loi, cet officier reconnut aussitôt le bien-fondé du changement proposé et dit qu'il se sentirait tenu, quelles que soient les circonstances, de partager l'argent avec les membres de son équipage et qu'il laisserait donc au ministre le privilège de distribuer cette somme. L'argent a donc été divisé également.

L'honorable M. Letellier de St Just: Qui était cet officier?

L'honorable M. Mitchell: Le commandant Lavoie.

L'honorable M. Letellier de St Just: Un bon officier?

L'honorable M. Mitchell: Le ministre a toujours été satisfait de ses services. Un officier, quel qu'il soit, ne devrait pas, cependant, être à même de diviser ou de garder tout l'argent comme il l'entend; c'est pourquoi on a proposé que la loi soit modifiée. Avant de conclure, il ne peut s'empêcher de mentionner que l'esprit même de toute notre législation en ce domaine passe, aux yeux de personnes influen-

mented upon in high quarters in another country as arbitrary and novel. Now, he could say positively that the Act was neither unusual nor arbitrary—it contained those provisions which were found in the revenue laws of the mother country as well as of the neighbouring republic. In no point of view could it be considered objectionable.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Was it without danger?

Hon. Mr. Mitchell—With the experience of the past before us, we could say that it involved the country in no danger whatever. On the contrary, the course pursued had evoked respect for the legislation of the Dominion.

Hon. Mr. Letellier de St Just thought the Bill unobjectionable, but his honourable friend had not answered his question which was whether the Act was not calculated to create danger. He was one of those, he must add, who would sustain any rights which we had, but between might and right there was a great difference.

Hon. Mr. Mitchell—No measure was devoid of danger. It must be admitted, however, that so far as he could see, our course had resulted in convincing certain people of the necessity of coming to some amicable arrangement. At all events, respect was evoked for our assertion of the rights of the Dominion. He doubted the policy of hinting that we were afraid there was danger in asserting our rights. Everything said by his honourable friend and others was telegraphed and published in the New York press. He had seen, that day, in one of the papers of that city, a report of the recent debate in the Senate on the fishery question. It would, therefore, be seen how careful we should be of everything said at the time when the Commission was meeting at Washington. No remarks should be made to create the impression across the borders that we supposed that there would be any resistance to the just claims which would be brought forward by our representative at Washington.

Hon. Mr. Letellier de St Just wished to know should we allow it to be said elsewhere that Canada was enforcing, by additional legislation, the same regulations which had led to existing difficulties.

Hon. Mr. Mitchell said there was no intention of repealing the existing laws. The leader of the Government had stated elsewhere that the same instructions would be given to the officers, for the forthcoming season, as had

tes d'un autre pays, pour arbitraire et inhabitable. Maintenant, toutefois, il est sûr de pouvoir affirmer que la loi n'est ni singulière ni arbitraire; elle s'inspire en effet, des lois sur le revenu en vigueur dans la mère-patrie et dans la république voisine. Elle ne peut donc prêter en rien à objection.

L'honorable M. Letellier de St Just: Est-ce qu'elle est sans risque?

L'honorable M. Mitchell: Si on se réfère au passé, nous pouvons dire qu'elle ne représente aucun risque, pour le pays. Au contraire, les dispositions suivies ont suscité le respect pour la législation de la Puissance.

L'honorable M. Letellier de St Just ne trouve rien à redire au bill mais son honorable collègue n'a pas répondu à sa question à savoir si la loi ne représente pas quelque danger pour le pays. Il doit ajouter qu'il est de ceux qui réclameraient tous les droits qui sont nôtres mais qu'entre pouvoir et devoir il y a une grande différence.

L'honorable M. Mitchell: Aucune mesure n'est exempte de risque. On doit admettre, cependant, qu'autant qu'il sache, les dispositions que nous avons prises semblent avoir convaincu certaines personnes de la nécessité d'en venir à un arrangement à l'amiable. En tous les cas, notre revendication des droits de la Puissance engendre le respect. Il n'est peut-être pas sage, selon lui, de laisser croire que nous avons peur de revendiquer nos droits. Tout ce qui est dit, soit par son honorable collègue soit par d'autres, est télégraphié et publié dans la presse new yorkaise. Il a lu aujourd'hui, dans un des quotidiens de cette ville, un compte rendu du récent débat du Sénat sur la question des pêcheries. Nous devrions donc porter une attention particulière aux paroles que nous prononçons pendant que la Commission siège à Washington et partant nous abstenir de toute remarque susceptible de créer l'impression, de l'autre côté de la frontière, que nous anticipons rencontrer quelque résistance aux justes revendications formulées, à Washington, par nos représentants.

L'honorable M. Letellier de St Just désire savoir si nous devons permettre que se répande ailleurs la rumeur selon laquelle le Canada renforcerait, par une législation supplémentaire, les règlements mêmes qui sont à la base des difficultés actuelles.

L'honorable M. Mitchell répond qu'on n'a pas l'intention d'abroger les lois en vigueur. Le chef du gouvernement a déclaré ailleurs que les officiers recevraient les mêmes directives cette saison que celles qu'ils ont reçues l'an

been given last year. In order to make the service effective, changes in the law as proposed were required. That fact did not affect our position at all. It did not give the Americans any reason to suppose that we were legislating in an unfriendly spirit. Even if they agreed to come to a fair understanding and give us compensation for certain privileges, it would be necessary that the law should be in existence and be made as perfect as possible.

Hon. Mr. Letellier de St Just must not be understood to object to the Bill.

The Bill was read a second time, and referred to Committee on Tuesday next.

The House then adjourned until Monday.

dernier. Les changements proposés à la loi s'imposent pour améliorer le service. Ce fait ne modifie en rien notre position et les Américains n'ont aucune raison de croire que nous légiférons de façon peu amicale. Il est nécessaire que la loi existe et qu'elle soit aussi parfaite que possible, même s'ils acceptaient d'en arriver à un arrangement convenable et consentaient à certains privilèges.

On ne doit pas croire que l'honorable **M. Letellier de St Just** s'oppose au bill.

On procède à la deuxième lecture du bill qui est confié au Comité pour étude le mardi suivant.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à lundi.

THE SENATE

Monday, March 6, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

Hon. Messrs. Ryan, Skead, and Wilmot presented petitions.

THE INTERCOLONIAL RAILWAY

Hon. Mr. Wark moved that "a Select Committee be appointed to enquire into, and report on, all matters connected with the survey, location, and construction of the Intercolonial Railway since the appointment of the Commissioners, with power to send for persons and papers, and that the said Committee be composed of the Honourable Sir Edward Kenny, and the Hon. Messrs. Aikins, Burnham, Letellier de St Just, Locke, Price, Wilmot, and the mover, to meet and adjourn as they please". In making his motion, the honourable gentleman said that it was not necessary that he should make any lengthy remarks on the subject. It was evident that there should be a very careful investigation into all matters connected with the construction of so important a public work as the Intercolonial Railway, involving the expenditure of large sums of public money. The Committee, last session, had little time for making all the enquiries they wished. The Commissioners complained that they had not sufficient opportunity afforded them to give explanations, which might have led to some modifications of the report. Under all the circumstances, it was very desirable that a Committee should be appointed to enquire into the whole question.

Hon. Mr. Olivier's name was substituted for that of Hon. Mr. Letellier de St Just, on motion of the latter.

Hon. Mr. Campbell had no objection to the Committee—as the Government were desirous that the fullest investigation should be made into so important a question. He suggested that the names of Hon. Messrs. Mitchell and Ferrier be added to the Committee, instead of substituted for two other gentlemen as the honourable mover proposed.

Hon. Mr. Tessier desired, before the motion passed, to take an opportunity of saying a few words respecting the progress which was being made in the construction of the Intercolonial Railway. Complaints had arisen that the work was not advancing as fast as it ought to be—that the staff generally employed was too large, and consequently too much expense incurred. As respects the progress of the work, he believed it was but slow, though he was not prepared to state the causes of the delay. It was a well known fact that contracts had been

LE SÉNAT

Le lundi 6 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

Les honorables MM. Ryan, Skead et Wilmot présentent des pétitions.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

L'honorable M. Wark propose qu'il soit nommé «un comité spécial, ayant le pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers, pour informer et faire rapport sur tout ce qui se rapporte à l'exploration, au tracé et à la construction du chemin de fer Intercolonial, depuis la nomination des commissaires, et qu'il se compose de l'honorable Sir Edward Kenny et des honorables Messieurs Aikins, Burnham, Letellier de St Just, Locke, Price, Wilmot et de l'auteur de la motion, ledit comité pouvant s'assembler et s'ajourner quand bon lui semblera.» L'honorable sénateur ajoute alors qu'il est inutile qu'il s'étende sur le sujet. Il est évident que l'importance de l'Intercolonial et des fonds publics affectés à sa construction justifient la tenue d'une enquête sérieuse sur tout ce qui touche à la réalisation d'un tel projet public. La session dernière, le comité n'a pas disposé du temps voulu pour rassembler tous les renseignements nécessaires. Les commissaires se sont plaints qu'ils n'avaient pas eu suffisamment l'occasion de fournir des éclaircissements qui auraient pu entraîner des modifications au rapport. En raison des circonstances, il serait très souhaitable qu'un comité soit chargé d'éclaircir toute la question.

L'honorable M. Letellier de St Just propose que l'on substitue le nom de l'honorable M. Olivier au sien. La motion est adoptée.

L'honorable M. Campbell ne s'oppose pas à la formation d'un comité puisque le gouvernement désire qu'une enquête des plus sérieuses soit menée sur un sujet aussi important. Il suggère cependant que les honorables MM. Mitchell et Ferrier fassent aussi partie du comité au lieu de remplacer deux autres sénateurs comme le propose l'honorable auteur de la motion.

Avant que la motion ne soit acceptée, l'honorable M. Tessier désire dire quelques mots sur l'état d'avancement des travaux de construction du chemin de fer Intercolonial. Des plaintes ont été formulées à l'effet que les dépenses engagées étaient trop élevées par suite de la lenteur des travaux et du trop grand nombre d'employés. Il croit que les travaux avancent lentement mais il ne saurait expliquer le retard. Tout le monde sait que les contrats ont été adjugés à des personnes incapables de respecter leurs engagements. Les commissaires et

awarded to parties who were not able to fulfil them. It ought certainly to have been apparent to the Commissioners and the large staff of engineers that the work could not have been executed for so low a price as was tendered for by some parties. When the contractors gave up the work, the next parties who took it had, in some cases, double what had been given in the first instance. He wished to know from the Commissioners whether any proceedings had been taken against the securities for the execution of the contracts which had been forfeited. It was not with a view of giving an opinion that there should be a prosecution against the parties that he made these remarks—he believed it was generally understood that it was better to leave those securities alone. Proceedings had been taken in some cases, and the consequence had been that the Government finally had to pay the expenses. As respects the part with which he was best acquainted, he knew as a fact that, if the works there were progressing with more rapidity, it would give a chance to the other contractors in the interior to execute their works in 25 or 30 per cent less time than they could do now; for then they would be in a better position to obtain their supplies and materials. He did not understand why the works should not be constructed in a shorter time. It was not surprising, however, that delays should occur when some of the contractors left the most difficult part of the work to the last: the deep excavations, for instance, in which only a limited number of men could be put at a time. It had also been complained that the staff of officers employed was too large in proportion to the work to be done. It was true that the officers were properly appointed at the beginning of the work, but he was not prepared to say they were necessary at the close. It was not advisable to have an *imperium in imperio*. He did not say that any of the gentlemen would be influenced by personal interests, but it might be argued by some that they would not be inclined to press the completion of the work as earnestly as desirable.

Hon. Mr. McLelan replied that since he had the honour of a seat on the Commission, the question of the staff had been under the consideration of the Commissioners and the Government, and at the commencement of 1871 a very large reduction had actually been made, and a considerable saving of expense thereby effected. The Commissioners had always been anxious to bring down the expenses to the lowest point commensurate with the public interests. The honourable gentlemen would bear in mind that the Intercolonial Railway was a long road, and that a large part of it ran through an uncultivated country where the expense of surveying was very considerable compared with what it would be through a

les nombreux ingénieurs devaient certainement se rendre compte que les travaux ne pouvaient être exécutés à un prix aussi bas que celui proposé par certains soumissionnaires. Les entrepreneurs qui ont poursuivi les travaux abandonnés par leurs prédécesseurs ont réclamé, dans certains cas, le double du prix initialement exigé. Il désire savoir des commissaires si des poursuites judiciaires ont été exercées contre les adjudicataires dont les contrats ont été annulés. Ses remarques ne tendent pas à suggérer que l'on poursuive les parties en cause car il croit qu'il est généralement entendu qu'il vaut mieux ne pas s'attaquer à ces parties. Dans certains cas, des poursuites ont été intentées et c'est l'État qui a finalement dû régler la note. En ce qui concerne la partie qu'il connaît le mieux, il sait pertinemment que si les travaux avançaient plus rapidement, les autres entrepreneurs, à l'intérieur, pourraient effectuer leurs travaux en 25 ou 30% moins de temps qu'ils ne le font actuellement, puisqu'ils pourraient obtenir plus facilement leurs fournitures et matériaux. Il ne comprend pas que les travaux prennent autant de temps. Il n'est cependant pas étonnant qu'il y ait des retards quand certains entrepreneurs laissent la partie la plus difficile des travaux pour la fin: les excavations profondes, par exemple, dans lesquelles un nombre limité d'hommes peuvent travailler à la fois. On s'est aussi plaint du trop grand nombre de surveillants compte tenu du travail à exécuter. Il est vrai que le nombre des inspecteurs nommés au début des travaux était justifié, mais il n'est pas pour autant qu'il le soit jusqu'à la fin des travaux. Il n'est pas sage d'avoir un *imperium in imperio*. Il ne dit pas que des intérêts personnels de certains de ces messieurs puissent influencer leur conduite, mais d'aucuns pourraient prétendre que les commissaires ne sont pas toujours enclins à presser l'achèvement des travaux avec toute l'ardeur souhaitable.

L'honorable M. McLelan répond que depuis qu'il a l'honneur de siéger à la Commission, la question du personnel a été portée à l'attention des commissaires et du gouvernement qui, au début de 1871, ont effectivement réduit de beaucoup le personnel; une économie considérable a donc été réalisée à ce chapitre. Les commissaires ont toujours cherché à réduire le plus possible les dépenses tout en protégeant l'intérêt public. Les honorables collègues ne doivent pas oublier que le chemin de fer Intercolonial est une route longue qui traverse en grande partie une contrée inculte. Le coût du tracé est donc très élevé comparé à ce qu'il serait dans une zone aménagée; il est néanmoins convaincu que le coût de l'Intercolonial

settled district; but, nevertheless, he was satisfied that when comparison with other roads was made, the expenses of the Intercolonial in this particular would not be found greater. Any one who knew anything of railways was aware that the most important part of the work was the survey. He had reason to know that although a long period of time had passed in the survey, it had effected very considerable savings in the construction of the road. As respects the end of the line referred to by the honourable gentleman, the Messrs. Worthington had been employed on it from the commencement. Near Trois Pistoles, the contractors were working as many men as was possible, but only a certain number could be employed in the cutting, which was of clay and very difficult. He thought nearly the whole of that contract in that section of the country had been completed, with the exception of that particular cutting. In respect to what had been done in Nova Scotia, he could give a satisfactory answer. It had been already stated by the Postmaster General that the 70 or 80 miles of railway there would be opened by the end of the present year; but there were on that line also some troublesome clay and rock cuttings. Last summer, some 40 miles were re-let, and the work commenced in the early part of the summer. Two millions of yards of earth had been taken out of that section; 150,000 yards of rock excavated, and 70 or 80 structures of masonry constructed. The work was progressing as rapidly as it was possible under the circumstances. The Commissioners had no desire other than to court the fullest investigation into everything connected with the road. He hoped that the chairman of the Committee would allow the Commissioners to see the report before submitting it to the House. Last year, the Commissioners did not see it at all, and they had reason to believe that it contained statements which could have been easily explained away had they had the opportunity of doing so.

Hon. Mr. Wark was not prepared to admit that any report of a Committee of that House should be submitted to a Commission whose conduct it arraigned. He admitted, however, that the Commissioners should have a full hearing respecting every matter which might be taken up by the Committee. Last year, all the members of the Committee were regularly summoned to attend, and the report was delayed until the last moment when it could be submitted to the House.

Hon. Mr. McLelan referred to one fact which showed how necessary it was that the Commissioners should have every opportunity for giving explanations. A discrepancy existed between the report of the engineers and the report of the Committee of last session with respect to the number of staff employed on the

ne sera pas supérieur à celui d'autres voies ferroviaires. Quiconque s'y connaît en chemins de fer sait que le tracé constitue la partie la plus importante du travail. Bien qu'on y ait consacré beaucoup de temps, il a des raisons de croire que le tracé a permis de réaliser des économies importantes dans les travaux de construction. En ce qui concerne la fin de la ligne mentionnée par l'honorable collègue, Messieurs Worthington y ont travaillé depuis le début. Près de Trois-Pistoles, les entrepreneurs font travailler le plus d'hommes possible mais ils ne peuvent affecter qu'un certain nombre au déblaiement très difficile d'un sol argileux. Il pense que les travaux stipulés au contrat sont presque entièrement terminés dans cette partie du pays exception faite dudit déblaiement. Relativement aux travaux effectués en Nouvelle-Écosse, il peut donner une réponse satisfaisante. Le ministre des Postes a déjà déclaré que les 70 ou 80 milles de chemin de fer de cette province seraient mis en service avant la fin de l'année; sur cette route aussi, cependant, le sol argileux et les déblais de pierres gênent les travaux. L'été dernier, un contrat a été adjugé pour quelque 40 milles et les travaux ont commencé au début de l'été. Deux millions de verges de terre ont été enlevées de cette section; on a excavé 150,000 verges de pierres et construit 70 ou 80 structures de maçonnerie. Les travaux avancent aussi rapidement que possible en pareilles circonstances. Les commissaires désirent qu'une enquête des plus complètes soit instituée au sujet de tout ce qui concerne cette voie ferroviaire. Il espère que le président du comité permettra aux commissaires de voir le rapport avant qu'il ne soit soumis à la Chambre. Les commissaires ont lieu de croire que le rapport qu'ils n'ont pas vu l'an dernier contenait des affirmations qui auraient pu facilement être expliquées s'ils avaient eu l'occasion de le faire.

L'honorable M. Wark n'estime pas que l'on doive soumettre un rapport d'un comité de la Chambre à une commission dont la conduite est ouvertement critiquée. Il admet cependant que les commissaires devraient être admis à tous les interrogatoires contradictoires relatifs aux sujets repris par le comité. L'an dernier, tous les membres du comité étaient régulièrement convoqués et la Chambre ne recevait le rapport qu'à la dernière minute.

L'honorable M. McLelan signale un fait qui démontre bien la nécessité que les commissaires aient la faculté de fournir les explications voulues. Le rapport des ingénieurs ne cadrerait pas avec celui du Comité de la session dernière au sujet du nombre d'employés. L'honorable sénateur a demandé qu'on lui transmette un

different sections of the work during the year. Now, it happened that when an engineer finished his work on one section, he was sent off to another. So the same engineer might be mentioned a dozen times during the year. The honourable gentleman, however, was ignorant of that fact and counted one engineer half a dozen times in more than one instance, and thereby made the number of the staff appear larger than it actually was.

Hon. Mr. Wilmot could bear testimony to the anxiety of his honourable friend (**Hon. Mr. Wark**) to get all the members of the Committee together during last session, and obtain all the information bearing upon the question under review. It certainly appeared that the investigation was beneficial, for there had already been made a reduction in the staff. No man who served on the Committee could shut his eyes to the fact that there were very extravagant expenditures in connection with the prosecution of the work. Any one with experience of business knew that supplies were charged at far higher rates than they were bought for elsewhere. It was also obvious that the staff employed was far beyond what was required.

Hon. Mr. McLellan replied that the Commissioners were prepared to show that from the very inception of the work they had endeavoured to keep the expenses within the smallest possible limits. At the first hour that the chief engineer considered a reduction was practicable, the Commissioners made it and saved a considerable expense.

Hon. Mr. Wark—Was there not a reduction of wages in consequence of that report?

Hon. Mr. McLellan—The instructions from the first to the paymasters and engineers were not to pay more than the ordinary wages of the country. When the pay rolls came over to the head office, it was observed that the wages paid some of the men were larger than the usual wages, and enquiry was accordingly made into the subject. The answer was that those men were required to work during all weathers, and it was only with the greatest difficulty they could be got to remain in the service.

Hon. Mr. Campbell referred to the terms of the Act under which the contracts were given out to show that there was no other alternative open to the Commissioners than to give the contract to the lowest tenderer, providing the Commissioners were satisfied that he was able to carry on the work. The Commissioners were in a position to deal with the work as they would have been if it had been a private undertaking. If, under these circumstances, any arbitrary determination had been come to by the Commissioners, and the lowest tender had not

relevé de toutes les personnes affectées, durant l'année, aux différentes sections du travail. Or, il appert qu'un ingénieur qui avait terminé un premier travail allait travailler à une autre section. Le nom du même ingénieur pouvait donc être relevé une douzaine de fois durant l'année. L'honorable collègue, ignorant ce fait, a compté le même ingénieur six fois à plusieurs reprises; le nombre d'employés a donc ainsi paru plus élevé qu'il ne l'était en réalité.

L'honorable **M. Wilmot** peut attester que son honorable collègue (l'honorable **M. Wark**) désirait ardemment réunir tous les membres de la Commission au cours de la session dernière en vue d'obtenir tous les renseignements relatifs à la question étudiée. L'enquête semble certainement avoir été profitable puisque le personnel a déjà été réduit. Aucun membre du Comité ne peut passer sous silence le fait que la poursuite des travaux a donné lieu à des dépenses extravagantes. Quiconque connaît quelque chose au commerce sait bien que le prix exigé pour les fournitures est beaucoup plus élevé que celui auquel celles-ci ont été achetées. Il est évident que les employés sont beaucoup trop nombreux.

L'honorable **M. McLellan** répond que les commissaires sont prêts à prouver qu'ils ont toujours essayé, et ce depuis le début des travaux, de restreindre le plus possible les dépenses. Les commissaires ont réduit le nombre d'employés et réalisé ainsi une économie importante dès que l'ingénieur en chef a considéré la chose possible.

L'honorable **M. Wark**: Par suite de ce rapport les salaires n'ont-ils pas été abaissés?

L'honorable **M. McLellan**: Les préposés à la paye et les ingénieurs ont été avisés de ne pas offrir de salaires supérieurs aux salaires courants au pays. Cependant, lorsque la feuille de paye est parvenue au bureau central, on s'est aperçu que les salaires de certains hommes étaient plus élevés que le taux régnant et une enquête a été instituée en conséquence. On a alors expliqué que ces hommes étaient tenus de travailler beau temps, mauvais temps, et que ce n'est qu'avec beaucoup de réticence qu'ils consentaient à demeurer au travail.

L'honorable **M. Campbell** se réfère aux clauses de la loi aux termes desquelles les contrats ont été adjudés afin de démontrer que les commissaires n'avaient d'autre choix que d'adjudger le contrat au plus bas soumissionnaire capable, selon eux, d'exécuter les travaux. Les commissaires pouvaient traiter cette affaire sur le plan d'une initiative privée. En pareilles circonstances, les commissaires auraient été incapables de justifier leur conduite devant le Parlement s'ils avaient arbitrairement décidé d'ignorer l'offre du plus bas soumissionnaire

been taken, it would have been impossible to justify their course before Parliament. They arrived at the conclusion, in many cases, that the resources of the lowest tenderer were not adequate to the performance of the work, and it was, accordingly, re-advertised and the lowest tender again accepted. In some cases the rule had worked satisfactorily; in other cases the reverse was the fact; at all events, no other could have been adopted by the Commissioners.

Hon. Mr. Tessier asked whether any of the sections now given out would have to be re-advertised and re-let, and added that his desire in making the enquiries he had was to elicit the true facts respecting an important public work, and not to bring a charge against the Commissioners. It was his belief that the Committee now asked for would do no good.

Hon. Mr. Campbell replied that the Government had no information that enabled them to answer the question of the honourable gentleman.

Hon. Mr. McLelan said that one of the engineers was now going over the entire line—having commenced in Nova Scotia—and would be here in a few days. What his report might be it was, of course, impossible to say, but at present, the Commissioners had no information leading them to suppose that any of the sections would have to be re-let.

The motion as amended, then passed.

THE LACHINE REGATTA

Hon. Mr. Bureau put the following enquiry to the Government:

1. Whether the Government of the Dominion gave instructions (and if so, by what authority) to the Trinity House of Montreal, to prohibit and prevent the erection of platforms on the banks of the St. Lawrence, at Lachine, on the occasion of the regatta which took place in or about the month of September last at Lachine?

2. Whether the Government of the Dominion authorized or required the Montreal Water Police to arrest peaceable persons employed in erecting such platforms, and that without warrants?

Hon. Mr. Mitchell replied that the Government of the Dominion gave no instructions to the Trinity House of Montreal to prohibit or prevent the erection of the platforms in question. Neither did the Government authorize or require the Montreal Water Police to arrest

pour en retenir une autre. Cependant, ils en sont souvent venus à la conclusion que le plus bas soumissionnaire ne disposait pas des ressources voulues pour exécuter les travaux; d'autres appels d'offres ont donc été lancés et c'est la plus basse soumission qui, de nouveau, a été retenue. Dans certains cas, cette politique s'est révélée satisfaisante, dans d'autres non; quoi qu'il en soit, les commissaires ne pouvaient adopter une autre ligne de conduite.

L'honorable M. Tessier demande si certains des contrats déjà adjugés devraient faire l'objet d'un nouvel appel d'offre et partant, d'une nouvelle adjudication; il précise que son intention ici n'est pas d'accuser les commissaires mais bien de clarifier les faits entourant un projet public d'une telle importance. Il croit qu'il serait bon que le Comité fasse ce qu'on lui demande.

L'honorable M. Campbell déclare que le gouvernement ne dispose pas des renseignements nécessaires pour répondre à la question de l'honorable collègue.

L'honorable M. McLelan précise que l'un des ingénieurs examine en ce moment toute la ligne commençant en Nouvelle-Écosse et qu'il sera ici dans quelques jours. Il est impossible de prévoir la teneur de son rapport, mais les commissaires ne tiennent pas de renseignements qui leur permettent présentement de supposer que les contrats de certaines sections devront être réadjugés.

La motion est amendée, puis acceptée.

LES RÉGATES DE LACHINE

L'honorable M. Bureau pose les questions suivantes au gouvernement:

1. Est-ce que le gouvernement de la Puissance a donné des instructions (et si tel est le cas, de quel droit?) à la Maison de la Trinité de Montréal visant à interdire et à empêcher la construction de quais sur les rives du Saint-Laurent, à Lachine, à l'occasion des régates qui ont eu lieu aux environs du mois de septembre dernier à Lachine?

2. Le gouvernement de la Puissance a-t-il autorisé ou demandé à la police riveraine de Montréal d'arrêter les personnes paisibles employées à la construction de ces quais et ceci, sans mandat?

L'honorable M. Mitchell répond que le gouvernement de la Puissance n'a donné aucune instruction à la Maison de la Trinité de Montréal visant à interdire ou à empêcher la construction des quais en question. Le gouvernement n'a pas non plus autorisé ou demandé à la

peaceable persons employed in erecting those platforms.

police riveraine de Montréal d'arrêter les personnes paisibles employées à construire ces quais.

POST OFFICE AT RIVIERE OUELLE

Hon. Mr. Letellier de St Just moved that an humble Address be presented to His Excellency the Governor General, praying that His Excellency will be pleased to cause to be laid before this House a copy of the letter of resignation of Louis Frenette, Esq., Postmaster at Rivière Ouelle, with copies of correspondence on the subject, and also copies of all papers and recommendations touching the nomination of his successor. In making the motion, he said he must express his surprise that several weeks had passed away since a letter influentially signed by the inhabitants of the parish had been sent to the Government asking them to make the appointment. A member of the House must certainly have very little influence when his recommendation for an appointment to a paltry office valued at only some forty or fifty dollars a year was not worth considering. He did not expect any favours from the Government, but he was certainly surprised that the memorial was not yet answered. He knew, however, where the difficulty arose—a gentleman in the Government could tell all about it.

Hon. Mr. Bourinot seconded the motion.

Hon. Mr. Chapais was not at all surprised at the references that had been made by the honourable gentleman, and would endeavour to explain the whole matter as it really stood. The office might be paltry, but to fill it up involved a principle. The Postmaster of Rivière Ouelle was sick and unable to attend to his duties. If he was rightly informed, that officer, sometime in the latter part of December last, thought it proper to appoint a deputy, who had taken the post office under his own control and kept it at his own residence. Those preliminary steps were taken without the knowledge or assent of his honourable colleague, the Postmaster General. The whole month of January elapsed and the post office remained in the same position. In the month of February, the Postmaster did not think it proper to keep his deputy any longer, but sent in his resignation. He gave his resignation to his deputy with instructions to forward it to the Department. In the meantime, however, the deputy made an application to have the post office, and eventually a kind of petition was got up in favour of that gentleman. About the same time all that was going on, another gentleman addressed him (Mr. Chapais) stating that the Postmaster was about to resign, and asking him to support his application. He replied in the affirmative, as he

LE BUREAU DE POSTE DE RIVIÈRE-OUELLE

L'honorable M. Letellier de St Just propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général, lui demandant de faire mettre devant cette Chambre la résignation de Louis Frenette, comme maître de poste à la Rivière-Ouelle, avec copie de la correspondance à ce sujet, et aussi les papiers et recommandations ayant trait à la nomination de son remplaçant. En présentant cette motion, il déclare qu'il ne peut réprimer son étonnement de constater que plusieurs semaines se sont écoulées depuis qu'une lettre signée par les habitants de la paroisse a été adressée au gouvernement pour lui demander de faire la nomination. Un membre de la Chambre doit avoir bien peu d'influence si l'on ne tient pas compte de sa recommandation à l'égard d'une nomination à un pauvre emploi rémunéré quarante ou cinquante dollars par année. Il n'attend aucune faveur du gouvernement, mais il est certainement étonné que l'on n'ait pas encore répondu à la requête. Il sait toutefois d'où vient la difficulté—il est une personne au gouvernement qui peut en dire long à ce sujet.

La motion est secondée par l'honorable M. Bourinot.

Les allusions faites par son honorable collègue ne surprennent pas l'honorable M. Chapais qui essaiera d'expliquer la façon dont s'est réellement déroulée toute cette affaire. Il s'agit peut-être d'un poste très secondaire, mais on ne saurait le combler sans tenir compte d'un certain principe. Le maître de poste de Rivière-Ouelle est malade et incapable de remplir ses fonctions. Si ses renseignements sont exacts, ce fonctionnaire, à la fin de décembre dernier, juge à propos de se nommer un suppléant qui prendra en charge le bureau de poste et l'établira dans propre demeure. Ces mesures préliminaires sont prises à l'insu de son honorable collègue, le ministre des Postes, et sans son consentement. À la fin de janvier, la situation est toujours la même au bureau de poste. Au mois de février, le maître de poste pensant qu'il ne peut garder plus longtemps son suppléant donne sa démission. Il remet sa lettre de démission à son député en le chargeant de l'acheminer au Ministère. Dans l'entretemps, cependant, le suppléant fait une demande pour obtenir ce poste et par la suite une forme de pétition s'organise en sa faveur. Au même moment une autre personne vient lui (M. Chapais) déclarer que le maître de poste est sur le point de donner sa démission et il lui demande d'appuyer sa propre candidature. Il acquiesce à

considered the gentleman quite competent for the office, and felt he himself ought to have something to say with respect to the appointment. He stated verbally to the Postmaster General that, if the Postmaster resigned, he would recommend somebody, and his honourable colleague expressed himself satisfied. At the beginning of the session, his honourable friend sent him some papers, among which was a certificate in favour of the gentleman previously mentioned, and the resignation of the Postmaster. The Postmaster General had asked him what he would do, and he replied that he was taken by surprise, and wanted a little time to consider the matter. That was a plain statement of the facts as far as he knew them, and under the circumstances he thought it was allowable for him to take a little time to reflect on the whole subject. When all the papers were before the House, it would be seen why he did not wish to act hastily. He did not wish to bring any names forward. Those who understood his relations to the parties in the affair would appreciate his conduct in that respect. He contended that, as a member of the Government, he was entitled to give his opinion respecting the appointments made by the Government. He was well known in Kamouraska—he had represented it for many years, and would do so now, had not certain occurrences taken place to which he did not wish to refer at that juncture. He had a perfect right to interest himself in the affairs of Kamouraska and intended to do so, whatever other gentlemen might say to the contrary.

Hon. Mr. Tessier said he had listened with great attention to the remarks of the honourable gentleman who had just spoken, but he had been unable to discover the principle to which that honourable gentleman referred in the commencement of his speech. He did hope that gentlemen on both sides would keep cool on a matter of such importance. (Laughter.) It was certainly the first time that he had heard of such a valuable office being vacant. He had thought that the principle of "parish politics" had long before been laid aside by the gentlemen sitting on the opposite benches. An honourable gentleman had once referred to what he was pleased to call the parish politics of the Maritime Provinces; but whatever reason there was in that memorable expression of that honourable gentleman, there appeared to be no doubt now that those politics had got to Rivière Ouelle; and now, who could venture to say that they might not spread elsewhere (continued laughter) and produce an injurious effect upon public affairs.

Hon. Mr. Letellier de St Just replied that notwithstanding the felicitous remarks of the honourable gentleman who had just spoken, he

cette requête considérant que le candidat a la compétence voulue pour remplir cette charge, et qu'il a lui-même son mot à dire en ce qui concerne cette nomination. Il déclare de vive voix au ministre des Postes que si le maître de poste donne sa démission, il aura quelqu'un à recommander; son honorable collègue se déclare alors satisfait. Au début de la session, son honorable collègue lui fait parvenir certains documents, dont un certificat en faveur de la personne déjà mentionnée, et la lettre de démission du maître de poste. Le ministre des Postes lui demandant ce qu'il a l'intention de faire, il répond qu'il est pris au dépourvu et qu'il a besoin d'un peu de temps pour considérer l'affaire. Il a clairement énoncé les faits tels qu'il les connaissait; en pareilles circonstances, il croit qu'il lui était permis de prendre un peu de temps pour réfléchir. Lorsque tous les documents seront présentés à la Chambre, on comprendra qu'il n'ait pas voulu agir à la hâte. Il n'a pas l'intention de révéler de noms. Ceux qui connaissent ses relations avec les intéressés dans cette affaire comprendront son attitude. Il soutient qu'à titre de membre du gouvernement il a le droit de donner son opinion relativement aux nominations faites par le gouvernement. Il est bien connu à Kamouraska—qu'il a représenté durant plusieurs années et qu'il représenterait encore aujourd'hui n'eussent été certains incidents qu'il n'a pas l'intention de relever dans les circonstances actuelles. Il a entièrement le droit de s'intéresser aux affaires de Kamouraska et c'est ce qu'il a bien l'intention de faire nonobstant les objections de ses collègues.

L'honorable M. Tessier déclare avoir écouté très attentivement les remarques de son honorable collègue sans avoir pu découvrir le principe auquel ce dernier a fait allusion au début de son discours. Il espère que ses collègues de part et d'autre sauront garder leur sang-froid en face d'un sujet aussi vital. (Rires) C'est sûrement la première fois qu'il apprend qu'un poste d'une telle importance est vacant. Il croyait que les messieurs de l'opposition avaient depuis longtemps abandonné la «politique de clocher». Un honorable collègue a déjà fait allusion à ce qu'il se plaisait à appeler la politique de clocher des provinces maritimes. Mais quelle que soit la raison qui l'ait amené à employer cette expression mémorable, il semble n'y avoir aucun doute que cette politique atteint aujourd'hui Rivière-Ouelle; or qui oserait prétendre qu'elle ne pourrait se répandre ailleurs (rires continus) et produire un effet néfaste sur les affaires publiques.

L'honorable M. Letellier de St Just répond que nonobstant les remarques astucieuses de son honorable collègue, il doit revenir à la

must again refer to the question before the House. The Postmaster had given proper securities and was responsible for the deputy he appointed. That deputy had kept the office in a place most convenient to the community. He (Mr. Letellier de St Just) did not expect that his advice would be taken, but certainly the requests of the people should be heard. It was assuredly a just cause for complaint that three weeks had passed away and still the matter was not settled.

Hon. Mr. Chapais said that if the post office did not remain where it is now, it would not go far off, and the public interests would not suffer.

Hon. Mr. Campbell said that the Government, in such cases, usually consulted their friends. He was now making the necessary enquiries, and hoped soon to submit a name to His Excellency for the appointment in question.

Hon. Mr. Sanborn said that it was quite proper that the honourable gentleman should make enquiries through his friends, but he did not want it to go to the country that the Postmaster General would give offices to his friends even when, on investigation, he should find there were others more competent to fill them. He had always been in opposition since he had been in public life, but he could not say that the Postmaster General had been accustomed to pass him over in respect to arranging postal matters in the locality in which he was interested. He trusted that the gentleman who now filled the office would not depart from that excellent practice which his predecessors had followed. An instance had occurred, in his own knowledge, where a person had been appointed to a post office, of a place of some importance, despite the fact that he was notoriously obnoxious to the majority of the people. For these reasons, he must enter his protest against the doctrine laid down in such sweeping terms by the Postmaster General.

The motion then passed.

THE ARBITRATION

The motion respecting the arbitration between Ontario and Quebec, (Hon. Mr. Letellier de St Just) was deferred until Thursday, the papers not being yet printed.

MANITOBA

Hon. Mr. Campbell introduced a Bill to extend the criminal law to Manitoba.

question posée à la Chambre. Le maître de poste avait donné des garanties satisfaisantes et était responsable du suppléant qu'il s'était choisi. Celui-ci avait installé le bureau dans un endroit très commode pour les citoyens. Il (M. Letellier) ne s'attend pas à ce que l'on suive ses conseils mais il faut certainement que l'on écoute les requêtes des gens. Ces plaintes sont sûrement fondées car après trois semaines, l'affaire n'est toujours pas réglée.

L'honorable M. Chapais déclare que si le bureau de poste est délogé, il ne sera pas très éloigné de son emplacement actuel et l'intérêt public n'en souffrira pas.

L'honorable M. Campbell précise qu'en pareils cas le gouvernement consulte habituellement ses amis. Concernant la nomination en question, il est en train de faire les recherches nécessaires et espère pouvoir bientôt soumettre un nom à Son Excellence.

L'honorable M. Sanborn déclare qu'il est assez à propos que son honorable collègue se renseigne auprès de ses amis, mais il ne voudrait pas que le peuple apprenne que le ministre des Postes confie des fonctions à ses amis même si, à la faveur d'une enquête, il devait trouver des personnes plus compétentes pour occuper ces emplois. Bien que depuis le début de sa vie publique il ait toujours été membre de l'opposition, il ne peut dire que le ministre des Postes a l'habitude de l'ignorer quand il s'agit de régler les affaires postales de la région qui l'intéresse. Il espère que l'honorable ministre qui occupe actuellement ce poste ne dérogera pas à cette excellente pratique de ses prédécesseurs. Un cas s'est produit à sa connaissance où une personne a été proposée à un bureau de poste dans une localité d'une certaine importance, bien que de toute évidence elle ne jouissait pas de la sympathie de la majorité des citoyens. Pour ces motifs, il doit protester formellement contre cette doctrine présentée, en termes par trop généraux, par le ministre des Postes.

La motion est alors acceptée.

L'ARBITRAGE

La motion concernant l'Arbitrage entre l'Ontario et le Québec (l'honorable M. Letellier de St Just) est remise à jeudi, le texte n'étant pas encore imprimé.

MANITOBA

L'honorable M. Campbell présente un projet de loi intitulé «Acte pour étendre à la province du Manitoba certaines lois criminelles maintenant en vigueur dans les autres provinces de la Puissance».

Read a first time; second reading on Thursday next.

THE NORTH-WEST TERRITORIES

Hon. Mr. Campbell, in moving the second reading of the Bill in reference to the North-West Territories, stated that it was intended to make provision for the government of the North-West Territories. At the time the original Act was passed, it included Manitoba, but by the legislation of last session, that section was incorporated into a distinct province, and the Act of the previous session was continued until the termination of the present. The present Bill professed to make the provisions of the Act of 1869 permanent as regards the rest of the Territory outside of Manitoba. The same object would be effected by simply continuing the Act of 1869, but it was thought preferable by the Law Clerk to re-enact the provisions of the Act. That might be more convenient, inasmuch as the Act for the government of the North-West Territories would then be given *in extenso*.

The Bill was read a second time, and referred to a Committee of the Whole on the following day.

The House then adjourned.

On procède à la première lecture du bill; la deuxième lecture sera faite jeudi prochain.

LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

L'honorable M. Campbell en proposant la deuxième lecture du projet de loi concernant les Territoires du Nord-Ouest déclare que ce projet porte de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. La loi initiale, au moment où elle fut adoptée, comprenait le Manitoba, mais aux termes de la loi de la dernière session, cette région est devenue une province distincte et la Loi de la session précédente est demeurée en vigueur jusqu'à la fin de la présente session. Le projet de loi actuel veut rendre définitives les dispositions de l'Acte de 1869 concernant le reste des Territoires situés en dehors du Manitoba. On pourrait atteindre le même but en conservant tout simplement l'Acte de 1869, mais le greffier juge qu'il est préférable de rétablir les dispositions de la Loi. Cette initiative peut, en effet, être plus appropriée puisqu'elle permet de donner le texte intégral de la loi concernant le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé le lendemain au comité plénier.

Alors, le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Tuesday, March 7, 1871

The Speaker took the Chair at three o'clock.

Hon. Messrs. Ryan and Ferrier presented petitions.

Hon. Mr. Simpson presented the Second and Third Reports of the Joint Committee on Printing. Consideration of the reports on Thursday next.

ENQUIRY

Hon. Mr. Bourinot said that the enquiry of which he had given notice referred to a subject concerning which some misapprehension existed in that section of the Island of Cape Breton where he resided. At the time the province of Nova Scotia entered into the Confederation, that island enjoyed the advantages of a steamer running between Halifax, Sydney, and St. John's, Newfoundland. But after the union, the Cunard contract expired, and with it the subsidy that had been given for the performance of that service. The impression was strong in the Island of Cape Breton that the present Government was a party to the withdrawal of the steamer. His own impression was, however, that the contract with the Messrs. Inman was one over which the Dominion Government could exercise no control. When the Estimates were brought up in 1867, at the time the Confederation was being consummated, he had looked into them and found that the subsidy given by the province of Nova Scotia for that service had been continued, but somehow or other, when the Estimates were before the other House, the item in question disappeared. He need not tell the House that much dissatisfaction had arisen in the Island of Cape Breton on account of the withdrawal of the steamer, which had not only carried a great many passengers, but did a considerable business with St. John's, which procured a large portion of its provisions and other supplies from Sydney. What the people complained of, and justly, was that when the Inman line was unwilling to call at Sydney, inducement had not been offered to other parties to perform so useful a service. Without further remarks, he made the following enquiry: when will the contract entered upon by the Government with the Messrs. Inman for the conveyance of mails from Halifax to St. John's, Newfoundland, expire; and whether in case of renewal of the contract, it is proposed to require among its conditions, that the steamer shall call at Sydney, Cape Breton, in accordance with the arrangement which existed previous to Confederation?

Hon. Mr. Campbell was sorry that he was not able to give his honourable friend the

LE SÉNAT

Le mardi 7 mars 1871

Le Président ouvre la Séance à trois heures.

Les honorables MM. Ryan et Ferrier présentent des pétitions.

L'honorable M. Simpson présente les deuxième et troisième rapports du Comité conjoint des impressions des deux Chambres du Parlement. L'examen de ces rapports se fera jeudi prochain.

INTERPELLATION

L'honorable M. Bourinot déclare que l'avis d'interpellation qu'il avait donné porte sur une question qui est mal comprise dans la région de l'Île du Cap-Breton où il demeure. Au moment de l'entrée de la province de la Nouvelle-Écosse dans la Confédération, un navire à vapeur faisait la navette entre Halifax, Sydney, et St-Jean de Terre-Neuve. Mais après l'union, le contrat de la Cunard expira, ainsi que les subventions qui avaient été accordées pour la bonne marche de ce service. Dans l'Île du Cap-Breton, on a l'impression très nette que le gouvernement actuel est responsable de la suspension des services du vapeur. A son avis, le gouvernement de la Puissance ne pouvait exercer aucun contrôle sur le contrat de MM. Inman. Lorsque le budget des dépenses fut présenté en 1867, au moment de la Confédération, l'honorable sénateur l'avait examiné et il avait constaté que les subventions de la province de la Nouvelle-Écosse y figuraient pour la continuation de ce service; néanmoins, ce poste ne figurait plus au budget des dépenses lorsqu'il fut présenté à l'autre Chambre. Point n'est besoin de faire part au Sénat du mécontentement qui s'est manifesté dans l'Île du Cap-Breton à la suite de l'arrêt des services du vapeur qui, non seulement transportait de nombreux passagers, mais transitait aussi avec St-Jean qui obtient de Sydney une grande partie de ses vivres et autres approvisionnements. Ce dont les gens se plaignent, et avec raison, c'est que lorsque la ligne Inman refusa de s'arrêter à Sydney, aucune autre maison ne fut invitée à assurer ce service important. Sans autre commentaire, il pose la question suivante: Quand expirera le contrat entre le gouvernement et MM. Inman pour le transport du courrier de Halifax à St-Jean de Terre-Neuve? En cas de renouvellement du contrat, est-il proposé d'exiger, entre autres, que le vapeur s'arrête à Sydney, au Cap-Breton, conformément à l'arrangement intervenu avant la Confédération?

L'honorable M. Campbell exprime son regret de ne pouvoir donner à son honorable

information he asked, but the Government had no contract for that service, which was under the control of the Imperial Government.

THE NORTH-WEST TERRITORIES

The order of the day, that the House go into Committee of the Whole on the Bill in reference to the Government of the North-West Territories, was then taken up, but before going into Committee.

Hon. Mr. Bureau wished to make a few observations on the Bill before the House. He did not intend to oppose it at that stage, but there were several rather important points, respecting which he wished to obtain some information. He was of opinion that very extensive powers were given under the Act, and he apprehended that some difficulties might arise under its operations. He referred especially to that clause which gave the Governor General in Council the power to appoint a Council of not more than fifteen members, and not less than seven, if he should think proper, to aid the Lieutenant Governor in the administration of the affairs of the Territory, with such powers as might be from time to time conferred upon them by Order in Council. He could not help thinking that these were despotic powers, fraught with danger to the people that might be residing now or hereafter on those extensive Territories so recently added to the Dominion of Canada. Would those powers always be exercised with discretion by those who were living at so great a distance from the Territories and might not feel a great deal of sympathy with the inhabitants? He thought that all our legislation respecting that important country could not be too guarded. Every possible security should be given for the preservation of the rights of the people. It should be remembered that the inhabitants of the Territories were different in many respects from the people of the other provinces, and their feelings and peculiarities should be consulted in any political arrangements that might be made. Such a course would best ensure that harmony and kindly feeling so essential to the satisfactory working of our political institutions. He also wished to ascertain from the Postmaster General whether all the expenses incurred in Manitoba up to the time of its assuming self-government had been paid, and also what disposition was to be made of the Volunteers who had been sent there in the course of the past season. He hoped that the leader of the Government in that House would be able to give him some information respecting those points.

Hon. Mr. Campbell replied that he did not see any prospect of the difficulties to which the honourable member referred as likely to arise

collègue les renseignements désirés, il déclare néanmoins que le gouvernement n'a aucun contrat pour ce service qui relève du gouvernement impérial.

LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Avant de se former en comité, on aborde l'ordre du jour, portant que la Chambre se forme en comité plénier afin d'examiner le bill pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

L'honorable M. Bureau désire faire quelques commentaires sur le bill présenté au Sénat. Bien qu'il n'ait pas l'intention de s'y opposer, pour le moment, il désire obtenir des renseignements sur plusieurs points importants. Il est d'avis que l'Acte accorde des pouvoirs très étendus et il craint que son application ne donne lieu à des problèmes. Il fait surtout allusion à l'article qui donne au Gouverneur général en conseil le pouvoir de nommer un Conseil, selon qu'il le juge à propos, de pas plus de quinze membres et pas moins de sept, investis par ordres en Conseil, selon les besoins, de pouvoirs leur permettant d'aider le lieutenant-gouverneur à administrer les affaires du Territoire. Il ne peut s'empêcher de penser que ce sont là des pouvoirs despotiques représentant un grave danger pour les gens qui habitent ou habiteront ces vastes territoires unis si récemment à la Puissance du Canada. Est-ce que ces pouvoirs seront toujours exercés avec discrétion par ceux qui vivent si loin des Territoires et qui n'ont peut-être pas tellement de sympathie pour ses habitants? Il estime que toute législation concernant cette importante région doit être examinée avec soin et qu'elle doit contenir toutes les garanties possibles pour sauvegarder les droits de ces gens. Il ne faut pas oublier que les habitants du Territoire diffèrent sur plusieurs points des gens des autres provinces, et qu'il importe que tout arrangement politique tienne compte de leurs opinions et de leurs particularités. C'est à cette condition que règnera l'harmonie et la compréhension essentielle au bon fonctionnement de nos institutions politiques. Il demande aussi au Ministre des Postes si toutes les dépenses encourues au Manitoba avant l'autonomie ont été réglées, et ce qu'il adviendra des Volontaires envoyés là-bas la saison dernière. Il espère que le leader du gouvernement en Chambre pourra lui donner quelques renseignements à ce sujet.

L'honorable M. Campbell répond qu'il est peu probable que les difficultés auxquelles l'honorable sénateur fait allusion découlent de

under the Act. It was not intended to apply to the province of Manitoba but to the North-West Territories outside of that province. In Manitoba there was a constitutional Government granted under the Act passed at the last session of the Canadian Parliament. It was, however, necessary to legislate with reference to the territories outside of that Government. The provisions of the Act were not new, but were the same which existed ever since the cession of the country by Great Britain to Canada. The Act when first passed, made the same provisions for the whole country, but when Manitoba was formed into a separate province, then the Act applied to the territory outside of it. It was now simply proposed to re-enact the provisions found in the original Act. The Lieutenant Governor of Manitoba was now, and would be, also Governor of the North-West Territories. He would administer the government of the province under the constitutional Act of last session which gave to Manitoba a legislature and responsible Government. He would also administer, on the other hand, the territory outside of the jurisdiction of Manitoba. He (Mr. Campbell) could not see what possible danger could arise from that fact, or from the Act giving power to the Governor General, by and with the advice of the Privy Council, to appoint a Council to aid the Lieutenant Governor in the administration of affairs. The honourable gentleman had apprehended that there might not be much sympathy felt for the population when the appointments came to be made. Now, he was not prepared to admit any such thing. Whatever was done would be with reference to the wishes and feelings of the majority of the population. As respects the questions put by his honourable friend, he replied that the one in reference to the expenses incurred in Manitoba had better be made in the proper mode, and he would be happy to obtain the requisite information; with respect to the Volunteers, he might say that it was proposed to recall them early in the season, perhaps in May, with the exception of 80 or 100 who would be left there some time longer. Every man who would desire to remain would be able to obtain 160 acres of land in addition to the free grant, or 320 acres altogether. Those who wished to return would be brought back at the public expense.

Hon. Mr. Dickey called the attention of the Hon. Postmaster General to an apparent defect in the Act which seemed worthy of attention. If the powers of the Lieutenant Governor of Manitoba, he argued, were to be extended over the whole of the North-West Territories, there should be legislation to that effect. On the other hand, if there was to be a new officer, there should be provisions made under the Act. He contended—and referred to the Acts in cor-

la loi, car elle ne s'appliquerait pas à la province du Manitoba mais aux territoires du Nord-Ouest, non compris dans cette province. Au Manitoba, un gouvernement constitutionnel a été instauré en vertu de l'Acte approuvé à la dernière session du Parlement canadien, mais il importe de légiférer en ce qui concerne les territoires ne relevant pas de l'autorité de ce gouvernement. Les dispositions de la loi ne sont pas nouvelles; ce sont les mêmes qui existent depuis la cession par la Grande-Bretagne au Canada. Les dispositions de l'Acte primitivement adopté se sont appliquées à l'ensemble du pays jusqu'à ce que le Manitoba devienne une province distincte; par la suite, l'acte ne s'appliqua plus qu'au territoire non compris dans cette province. Ce qui est maintenant proposé, c'est simplement de rétablir les dispositions de l'Acte original. Le lieutenant-gouverneur du Manitoba est en même temps gouverneur des Territoires du Nord-Ouest et il le demeurera. Il administrera la Province en vertu de l'Acte constitutionnel adopté au cours de la dernière session et qui a donné au Manitoba une législature et un gouvernement responsable. D'autre part, il administrera également le territoire ne relevant pas de l'autorité du gouvernement du Manitoba. L'honorable M. Campbell ne voit pas quel danger peut découler de ce fait, ou de l'Acte accordant au Gouverneur général, de l'avis et du consentement du Conseil privé, le pouvoir de nommer un Conseil pour seconder le lieutenant-gouverneur dans l'administration des affaires. L'honorable Sénateur a exprimé la crainte que l'on ne témoigne que peu de sympathie pour la population lors des nominations. Il ne partage pas cet avis. Quoi que l'on fasse, ce sera en respectant les souhaits et l'opinion de la majorité de la population. En ce qui concerne les questions posées par son honorable ami, il répond qu'il vaudrait mieux que la question relative aux dépenses encourues au Manitoba soit posée conformément à l'usage et il se fera un plaisir d'obtenir les renseignements demandés. Quant aux Volontaires, on a proposé de les rappeler au début de la saison, peut-être en mai, à l'exception de 80 ou 100 qui prolongeraient leur séjour. Chaque homme qui désire rester pourra obtenir 160 acres de terre, en plus d'un octroi, ou un total de 320 acres. Ceux qui désirent revenir seront ramenés aux frais du gouvernement.

L'honorable M. Dickey attire l'attention de l'honorable ministre des Postes sur un défaut apparent de l'Acte qui mérite d'être noté. Il soutient que pour que les pouvoirs du lieutenant-gouverneur du Manitoba s'étendent aux Territoires du Nord-Ouest, il faudrait que cela soit prévu dans la loi. D'un autre côté, pour nommer un nouveau fonctionnaire, il faudrait que des dispositions soient prises en vertu de l'Acte. Il affirme—et il se rapporte aux Actes

roboration of his argument—that there was no authority in the Act before the House, implied or express, to appoint anybody. The Act should be clear on the point.

Hon. Mr. Campbell replied that the Governor of Manitoba had two Commissions—one as Lieutenant Governor of the said province, another as Lieutenant Governor of the North-West Territories. If his honourable friend would examine the original Act, he would see there was provision made for a Lieutenant Governor for Rupert's Land and the North-West Territories. That officer was appointed. He continued in office until the Act of last session was enacted, declaring that there should be a Lieutenant Governor for Manitoba. So there existed a double Commission. The concluding language of the Act kept in force the two offices. Therefore, the first clause of the Act before the House was clear enough.

Hon. Mr. Dickey—But the first Act now expired.

Hon. Mr. Campbell—Not until the end of the present session—it was now proposed to re-enact it.

Hon. Mr. Dickey asked how it was that in the present Act there was not the same authority given as in the Act of 1869. At the end of the session, the Lieutenant Governor of Manitoba became *defunctus officio* as respects the North West. He did not think the Act clear enough.

Hon. Mr. Campbell did not apprehend any such difficulty as suggested by his honourable friend, but he had no objection to adopt the suggestion and make the authority more obvious.

The House went into Committee, and passed the Bill with a few verbal alterations.

The House then adjourned.

pour corroborer ses arguments—qu'il n'y a aucun article dans l'Acte présenté à la Chambre autorisant, d'une façon implicite ou explicite, la nomination de qui que ce soit. L'Acte devrait être précis à ce sujet.

L'honorable M. Campbell répond que le Gouverneur du Manitoba a deux commissions: l'une en tant que lieutenant-gouverneur de ladite province et une autre en tant que lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest. Si son honorable ami examinait l'Acte original, il verrait que des dispositions ont été prises pour nommer un lieutenant-gouverneur pour la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest. Ce fonctionnaire fut nommé. Il demeura en fonction jusqu'à ce que l'Acte de la dernière session soit adopté, déclarant que le Manitoba devrait avoir un lieutenant-gouverneur. Il existait donc une double commission. Dans sa conclusion, l'Acte maintient ces deux fonctions. Par conséquent le premier article de l'Acte présenté à la Chambre est suffisamment clair.

L'honorable M. Dickey: Mais l'Acte primitif est périmé.

L'honorable M. Campbell: Il ne le sera pas avant la fin de la présente session—on propose maintenant de le remettre en vigueur.

L'honorable M. Dickey s'enquiert de la raison pour laquelle les pouvoirs accordés par le présent Acte ne sont pas les mêmes que ceux de l'Acte de 1869. A la fin de la session, le lieutenant-gouverneur du Manitoba se trouvait *defunctus officio* en ce qui concerne sa compétence sur le Nord-Ouest. Il considère que l'Acte n'est pas suffisamment clair.

L'honorable M. Campbell ne prévoit pas que se produiront les difficultés auxquelles son honorable ami fait allusion, mais il ne voit pas d'inconvénient à suivre sa proposition de mettre les pouvoirs plus en évidence.

La Chambre se réunit en comité et adopte le bill en y apportant de vive voix quelques retouches.

Alors le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Wednesday, March 8, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

ROUTINE

Hon. Messrs. Locke and Allan presented petitions.

Hon. Mr. Sanborn, Chairman of the Committee on Standing Orders and Private Bills, favourably reported from that Committee respecting petitions from Toronto Corn Exchange; Pulaski Clark of the District of Parry Sound; Northern Railway of Toronto; Dominion Life Association; Ontario Bank; Niagara District Bank; Mutual Life Association; H. J. Hubertus and others; La Banque Nationale. The Committee also state that rules have been observed with respect to petition of the Municipal Council of the village of Trenton in the Province of Ontario, praying for the passing of an Act to authorize the Corporation of the said village to levy and collect harbour dues for the purpose of maintaining booms, piers, and otherwise improving the harbour. The Committee, however, call attention to the powers asked for by the petition, which properly fall within the scope of the local Legislature. The Committee also recommend extension of time for receiving petitions.

PRIVATE BILLS

Hon. Mr. Sanborn moved that the time for receiving petitions for private Bills be extended to the 24th instant. Carried.

BILL

Hon. Mr. Allan introduced a Bill to incorporate the Mutual Life Association of Canada.

The Bill was read a first time, and ordered for second reading on Friday.

PROTECTION OF THE FISHERIES

The House, in pursuance with the order of the day, went into Committee on "An Act to further amend the Act respecting fishing by foreign vessels", Hon. Mr. Letellier de St Just in the chair.

Hon. Mr. Mitchell stated that the Bill had been found necessary after the experience of the past season. It was desirable that the officer seizing a vessel should have the right to take her to the port which he would consider the most advantageous for the public interests.

LE SÉNAT

Le mercredi 8 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

AFFAIRES COURANTES

Les honorables MM. Locke et Allan présentent des pétitions.

L'honorable M. Sanborn, Président du Comité des ordres permanents et des bills privés se prononce au nom de ce comité en faveur des pétitions présentées par Toronto Corn Exchange; Pulaski Clark du district de Parry Sound; Northern Railway of Toronto; l'Association d'assurance sur la vie de la Puissance; Ontario Bank; Niagara District Bank; l'Association d'assurance mutuelle sur la vie; H. J. Hubertus et autres; la banque Nationale. Le comité fait aussi remarquer que la procédure a été observée à l'égard de la pétition du conseil municipal du village de Trenton, dans la province d'Ontario, demandant la passation d'un acte pour autoriser la corporation dudit village à imposer et à percevoir des droits de havre à l'effet d'entretenir des barrages flottants, des jetées, et autrement améliorer le havre. Le comité fait cependant observer que les pouvoirs dont fait mention le pétition tombent de fait sous la juridiction des législations provinciales et recommande que le délai fixé pour recevoir des pétitions soit prolongé.

BILLS PRIVÉS

L'honorable M. Sanborn propose que le délai pour recevoir des pétitions sur les bills privés soit prolongé jusqu'au 24 courant. Adopté.

PROJET DE LOI

L'honorable M. Allan présente un bill intitulé «Acte pour incorporer l'association d'assurance mutuelle sur la vie du Canada».

Ledit bill est lu pour la première fois et il est ordonné que la deuxième lecture en soit faite vendredi.

LES PÊCHERIES

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre se réunit en comité sur le projet de loi intitulé: «Acte pour amender de nouveau l'acte concernant la pêche par les navires étrangers». L'honorable M. Letellier de St Just préside.

L'honorable M. Mitchell explique que le projet de loi a été rendu nécessaire à la suite des événements de la dernière saison. Il est souhaitable que l'officier saisissant un navire ait le droit de ramener celui-ci au port qu'il considère le plus avantageux à l'intérêt public.

It was also deemed advisable to distribute the proceeds of seizures among the officers and men, instead of allowing the chief officer to retain the whole of the one half to which he was entitled under the original Act. In framing the law in the first instance, the Minister of Justice thought it proper to adhere to existing precedents as closely as possible, and had consequently adopted the Nova Scotia law. Thus, it happened, that the law provided for the distribution of the proceeds in a manner which it was found, after some experience, desirable to alter.

Hon. Mr. Sanborn called attention to the fact that there was no provision made for sales by auction, and asked how it was that the power given under the original Act to the Customs' officer was now handed over to the Minister of Marine and Fisheries.

Hon. Mr. Mitchell replied that he proposed making an amendment providing for a sale by auction, but as respects the other point raised by the honourable gentleman, it had been found preferable in the working of the Act that the power should be entrusted to one immediately under the control of the Department of Marine and Fisheries. The original Act, as he had previously stated, was copied from the Statutes of Nova Scotia, where there was no such department at the time it was enacted.

Hon. Mr. Sanborn asked why it was that three-fourths of the proceeds should now be given to the officers and men.

Hon. Mr. Mitchell replied that the Government did not wish to make money out of the transaction—only to pay their necessary expenses. The Government could not go beyond three-fourths, but they might reduce the proposition according to the exigencies of the case.

Hon. Mr. Botsford enquired why it was that no provision was made for taking the vessel into port—it looked as if she was to be left out at sea.

Hon. Mr. Mitchell said that it was quite obvious that she must be taken into port—it was superfluous to mention it.

The second section was amended, and now reads as follows: "All goods, vessels and boats, and the tackle, rigging, apparel, furniture, stores and cargo condemned as forfeited under this Act, shall be sold by public auction, by direction of the officer having the custody thereof, under the provisions of the next preceding section of this Act, and under regulations to be from time to time made by the Governor in Council, and the proceeds of every such sale shall be subject to the control of the

Il est aussi à conseiller de partager les biens saisis entre les officiers et les membres de l'équipage plutôt que de permettre à l'officier commandant d'en garder la moitié comme le prévoit le texte de loi original. En élaborant la loi, le ministre de la Justice a cru bon de s'en tenir d'une façon aussi fidèle que possible aux précédents créés; il a donc adopté la loi déjà en vigueur en Nouvelle-Écosse; c'est ainsi que la loi prévoit le partage des biens saisis d'une manière qu'on a jugé souhaitable de modifier à la lumière de l'expérience.

L'honorable M. Sanborn fait remarquer que le projet de loi ne prévoit pas la vente à l'enchère et s'étonne que les pouvoirs conférés à l'officier des douanes aux termes de la loi originale soient maintenant transmis au ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable M. Mitchell propose d'apporter au projet de loi un amendement visant à inclure la vente à l'enchère, mais en ce qui concerne l'autre point soulevé par l'honorable collègue, l'application de la loi a démontré qu'il était préférable de confier cette autorité à une personne sous la juridiction directe du ministère de la Marine et des Pêcheries. La loi originale, il le répète, a été tirée des statuts de la Nouvelle-Écosse où un tel ministère n'existait pas quand la loi a été votée.

L'honorable M. Sanborn demande pour quelle raison les trois quarts des biens saisis doivent maintenant être cédés aux officiers et aux membres de l'équipage.

L'honorable M. Mitchell répond que le gouvernement ne veut pas réaliser de bénéfices sur la vente des biens saisis mais strictement se rembourser des frais encourus. Le gouvernement ne peut céder plus que les trois quarts mais cette proportion peut être réduite si les circonstances l'exigent.

L'honorable M. Botsford demande pourquoi aucun article ne prévoit que le navire doit être ramené au port—on pourrait croire qu'il doit être abandonné en mer.

L'honorable M. Mitchell reprend qu'il est bien évident que le navire doit être ramené dans un port; il est superflu de le mentionner.

Le deuxième article est amendé et se lit maintenant comme suit: «Tous les navires et les bateaux, les marchandises, les articles de pêche, les agrès, les meubles, les approvisionnements et les cargaisons confisqués aux termes de cette loi seront mis en vente à l'enchère, selon les directives de l'officier en ayant la garde, en conformité avec l'article précédent de ladite loi et selon les règlements que le Gouverneur en conseil promulgue de temps à autre, et le produit de chacune de ces ventes

Minister of Marine and Fisheries, who shall first pay therefrom all necessary costs and expenses of custody and sale, and the Governor in Council may from time to time apportion three-fourths, or less, of the net remainder, among the officers and crew of any Queen's ship, or Canadian Government vessel, from on board of which the seizure was made, as they may think right, reserving for the Government, and paying over to the Receiver General, at least one-fourth of such net remainder, to form part of the Consolidated Revenue Fund of Canada; but the Governor in Council may, nevertheless, direct that any goods, vessel, or boat, and the tackle, rigging, apparel, furniture, store and cargo, seized and forfeited shall be destroyed, or be reserved for the public service".

The Committee rose, and the amendments were adopted. Third reading tomorrow.

NORTH-WEST TERRITORIES

In accordance with the order of the day, the amendments made in Committee of the Whole to the Bill providing for the Government of the North West-Territories were adopted. The Bill was read a third time and passed, and sent up to the Commons for its concurrence.

RETURNS

Hon. Mr. Aikins presented a return asked for by Hon. Mr. Ryan respecting Copyrights; also a return from the Queen's Printer respecting the distribution of the Statutes.

THE INTERCOLONIAL RAILWAY

On motion of Hon. Mr. Wark, the name of Hon. Mr. Tessier was added to the Committee respecting the Intercolonial Railway.

QUESTION OF ORDER

Hon. Mr. Wilmot wished, before the House adjourned, to refer to an occurrence of a few days ago. He had been sitting elsewhere alongside of his honourable friend from Cape Breton (Hon. Mr. Miller) and had been certainly under the impression from what had been said in that House, that his honourable friend had been referred to in a very contemptuous manner. But after reading the reports of what was said elsewhere, the other night, he had come to the conclusion that there was no intention to offend his honourable friend. Whilst he would be the last person to prevent anyone maintaining his just rights, yet he trusted that

sera sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries, qui devra d'abord payer toutes les dépenses occasionnées par la garde et la vente; le Gouverneur en conseil peut de temps à autre, comme il le juge à propos, partager les trois quarts, ou moins, du produit net entre les officiers et les membres de l'équipage de n'importe quel navire de la Reine ou vaisseau du gouvernement canadien à bord duquel a été effectuée la saisie, réservant au gouvernement au moins un quart du produit net qui sera versé au Receveur général et porté au Fonds du revenu consolidé du Canada; mais le Gouverneur en conseil peut toutefois exiger que des marchandises, un navire ou un bateau, des articles de pêche, des agrès, des meubles, des approvisionnements ou une cargaison, saisis et confisqués, soient détruits ou cédés aux services publics.»

Le comité se lève et les amendements sont adoptés. Troisième lecture demain.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Conformément à l'ordre du jour, les amendements proposés par le comité plénier sur le projet de loi portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest sont adoptés. Le projet de loi est lu pour la troisième fois, agréé, et renvoyé aux Communes dont on demande le concours.

RAPPORTS

L'honorable M. Aikins présente un rapport (exigé par l'honorable M. Ryan) concernant la propriété littéraire et, de la part de l'Imprimeur de la Reine, un rapport de la distribution des Statuts.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Sur motion de l'honorable M. Wark, le nom de l'honorable M. Tessier est porté sur la liste des membres du comité chargé d'informer et de faire rapport sur tout ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial.

QUESTION D'ORDRE

Avant que le Sénat ne s'ajourne, l'honorable M. Wilmot veut faire mention d'un incident qui s'est produit il y a quelques jours. Il siégeait, à un autre endroit, à côté de son honorable ami du Cap-Breton (l'honorable M. Miller) et avait eu la nette impression, à la suite des paroles prononcées dans cette Chambre, qu'on avait fait allusion à son honorable ami de façon désobligeante. Après avoir lu les comptes rendus des délibérations, l'autre soir, il est, toutefois, arrivé à la conclusion qu'on n'avait pas voulu offenser son honorable ami. Bien qu'il soit la dernière personne à empêcher quelque de défendre ses droits, il croit que son

his honourable friend now saw that there was no intention to treat him with ignominy, and would under such circumstances regret having retorted.

Hon. Mr. Miller called the attention of the Hon. Speaker to the fact that there were strangers in the galleries.

The Speaker ordered that the galleries be cleared.

The Senate then sat some time with closed doors, and subsequently adjourned.

honorable ami constate maintenant que personne n'a eu l'intention de le déshonorer et qu'il regrette par conséquent d'avoir riposté.

L'honorable M. Miller attire l'attention de l'honorable Président sur la présence d'étrangers dans les tribunes.

Le Président demande l'évacuation des tribunes.

Le Sénat délibère ensuite quelque temps à huis clos, puis s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, March 9, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock, and a number of petitions were presented.

THE ARBITRATION

The notice of motion respecting the arbitration between Quebec and Ontario (Hon. Mr. Letellier de St Just) was discharged.

THE LACHINE REGATTA

Hon. Mr. Bureau moved that an humble Address be presented to His Excellency the Governor General, praying that His Excellency will be pleased to cause to be laid before this House:

1. Copies of the correspondence which took place between the Trinity House of Montreal and the Montreal Water Police, or any other person, on the occasion of the regatta at Lachine last autumn.

2. Copies of all resolutions, orders, or minutes of decision in relation to the said regatta, adopted by the Trinity House, together with all communications with the Federal Government on the same subject. Carried.

THE INMAN LINE

Hon. Mr. Dickey referred to the importance of keeping up efficient steam communication between Halifax and Europe, and pointed out the great advantages of Halifax compared with New York, Boston, Portland and other ports. It was very important, he said, that the position of the contracts for the performance of that important service should be clearly understood. He had seen a despatch in a Halifax paper, from the head of the Inman firm, which stated that he had no desire to continue the contract between Halifax and Liverpool. Under these circumstances, it was important that an enquiry should be made into the subject with as little delay as possible. The enquiry he wished to make of the Government was this: whether the contract between Hugh Allan, Esq., and the Postmaster General, made in December, 1863, for a weekly mail service between Liverpool and Quebec and Portland respectively, has been renewed or extended, and when such contract will expire?

Hon. Mr. Bourinot called attention to the fact that Louisbourg, Cape Breton, a port accessible at all seasons, must become sooner or later the port of call for the European steamers, as it was the nearest to Europe, and otherwise the most convenient.

LE SÉNAT

Le jeudi 9 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures de l'après-midi. Un certain nombre de pétitions sont présentées.

L'ARBITRAGE

L'avis de motion de l'honorable M. Letellier de St Just ayant trait à l'arbitrage entre le Québec et l'Ontario est renvoyé.

LES RÉGATES DE LACHINE

L'honorable M. Bureau propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre:

1. Copie de la correspondance échangée entre la Maison de la Trinité de Montréal et la police riveraine de Montréal ou toute autre personne à l'occasion des régates qui ont eu lieu l'automne dernier à Lachine.

2. Copie de toutes résolutions, ordres ou délibérations de la Maison de la Trinité ayant trait à ces régates, et copie de la correspondance avec le gouvernement du Canada, sur le même sujet.

LA LIGNE INMAN

L'honorable M. Dickey signale l'importance de maintenir un service adéquat de bateaux à vapeur entre Halifax et l'Europe et souligne la position avantageuse d'Halifax par rapport à New York, Boston, Portland et d'autres ports. Il est de première importance, dit-il, que les clauses des contrats relatives au maintien de ce service essentiel soient très bien comprises. Il a lu dans un journal d'Halifax un communiqué de la direction de l'entreprise Inman selon lequel la compagnie n'aurait pas l'intention de maintenir le service entre Halifax et Liverpool. Dans ces circonstances il importe que le gouvernement institue sans délai une enquête en vue de déterminer si le contrat conclu en décembre 1863 entre M. Hugh Allan et le ministre des Postes, pour un service postal hebdomadaire entre Liverpool et Québec et Portland respectivement a été renouvelé ou prolongé et quand expirera le contrat.

L'honorable M. Bourinot fait observer que le port de Louisbourg au Cap-Breton est appelé à devenir, tôt ou tard, le port d'escale des navires à vapeur européens; accessible en toutes saisons, il est le port le moins éloigné de l'Europe et, sous d'autres rapports, celui qui présente le moins d'inconvénients.

Hon. Mr. Campbell replied that the contract with the Messrs. Allan had been renewed until April, 1872, but there was a provision in it that a year's notice of its termination must be given the company. The object of the provision was to enable the Government to terminate the contract by the time the Intercolonial Railway would be probably completed. It should be remembered that the question of freight was one which was taken into account by the proprietors of steamers, and it was questionable if they could get enough either at Halifax, Whitehaven or Louisbourg.

Hon. Mr. Botsford hoped that the probability of there being complete rail communication between Halifax and the railway system of Canada and the United States, in the course of a very few months, should not be forgotten whenever any new contract was made for steamers between the Dominion and Europe.

Hon. Mr. Campbell had given an assurance on that point on a previous day when his honorable friend had referred to the same subject.

Hon. Mr. Wark expressed the opinion that when railway facilities were perfected, several steamers must call every week at Halifax to land mails and passengers for Canada and the United States, and freight considerations would not then be so important as at the present time.

Hon. Mr. McLelan thought that, under any circumstances, there would be that absence of sufficient freight for Halifax, referred to by the Hon. Postmaster General. The proprietors of steamers now declared that they ran their vessels at a loss. In respect to the manner in which the Messrs. Inman performed the service, it should be remembered that they received a small subsidy compared with that given to others. He did not know the average length of the voyages during 1870, but he had occasion to make some enquiries during 1869, and found that the average length of the trips was fully equal to that of the Cunard line. However, the Postmaster General would do well to make some stipulations, with respect to the class of steamers, in any contract he might now or hereafter make.

Hon. Mr. Dickey said that, during the last two months, there had been two of the trips of the line in question running into 16 and 20 days. That arose, in a large measure, from the very inferior class of vessels employed.

L'honorable M. Campbell précise que le contrat conclu avec MM. Allan a été renouvelé jusqu'en avril 1872 mais qu'une clause du contrat stipule qu'un préavis doit être donné à la compagnie un an avant la cessation du service. Aux termes de cette clause, le gouvernement peut résilier le contrat au moment où le chemin de fer Intercolonial devrait être achevé. On doit se rappeler que la question du transport des marchandises a été prise en considération par les armateurs et il semble peu probable qu'ils soient en mesure de trouver à Halifax, Whitehaven ou Louisbourg suffisamment de demandes dans ce domaine.

L'honorable M. Botsford fait remarquer qu'avant de signer d'autres contrats relatifs à un service maritime entre le Canada et l'Europe, il importe de tenir compte de l'achèvement probable au cours des prochains mois, du chemin de fer reliant Halifax au réseau ferroviaire du Canada et des États-Unis.

L'honorable M. Campbell souligne qu'il a déjà donné toutes les garanties sur ce point le jour où son honorable ami a soulevé la même question.

L'honorable M. Wark exprime l'opinion qu'une fois le réseau ferroviaire achevé, le port d'Halifax accueillera chaque semaine plusieurs bateaux à vapeur qui transporteront des passagers et du courrier à destination du Canada et des États-Unis, ce qui aura pour effet de reléguer le transport des marchandises au second plan.

L'honorable M. McLelan est d'avis qu'il y aura, quoi qu'il advienne, un volume insuffisant de fret dans le port d'Halifax, comme l'a souligné le ministre des Postes. Les propriétaires des bateaux à vapeur se plaignent de l'exploitation déficitaire de leur service. En ce qui concerne la qualité des services de la ligne maritime Inman, il faut tenir compte du fait que la compagnie a reçu une subvention bien inférieure à celle des autres transporteurs. L'honorable Sénateur ne sait pas quelle a été la durée moyenne des traversées en 1870, mais il a eu l'occasion de se renseigner en 1869: la durée moyenne des voyages effectués par la ligne maritime Inman se comparait favorablement à celle des traversées de la ligne Cunard. Il conseille au Ministre des Postes de s'assurer dorénavant que les contrats contiennent des prévisions relatives aux types de navires utilisés.

L'honorable M. Dickey déclare qu'au cours des deux derniers mois, deux traversées de la ligne maritime en question ont duré respectivement 16 et 20 jours ce qui s'explique par l'utilisation de navires d'une qualité très inférieure.

MESSAGE

A message was received from the House of Commons, announcing that they had passed a Bill to amend the Census Act. Bill to be taken into consideration on Monday next.

PROTECTION OF FISHERIES

The Bill to amend the Act respecting fishing by foreign vessels, was read a third time and passed.

MANITOBA

The next order of the day, for the second reading of the Bill to extend the criminal laws of Canada to Manitoba, was deferred until Friday.

PUBLIC PRINTING

Hon. Mr. Simpson moved the adoption of the second report of the Joint Committee on Printing. This report simply refers to the printing of certain documents.

Motion carried.

Hon. Mr. Simpson moved the third report of the Joint Committee on Printing.

This report contains the report of a Subcommittee appointed to audit the printing accounts, as well as the clerk's report on the services of the past year, etc. The Committee express themselves perfectly satisfied with the prices and measurements, and give their cordial approval of the manner in which Mr. Hartney, as Clerk of the Committee, performed the various and complicated duties devolving upon him. According to the statement appended, it appears that the cost of the printing services of Parliament, for the fiscal year ending 30th June, 1870, was \$47,570.06, which included the charge for reprinting the volumes burnt in Mr. Desbarat's building. Printed documents will be henceforth distributed to the new province of Manitoba.

Hon. Mr. Hazen made some remarks respecting the reprinting of public documents, but they were entirely inaudible.

Hon. Mr. Simpson said that the documents had been distributed very freely.

The motion for the adoption of the report was carried.

The House then adjourned.

MESSAGE

Un message est reçu de la Chambre des communes informant le Sénat du passage d'un bill pour amender l'Acte du recensement. Le bill sera pris en considération lundi prochain.

LES PÊCHERIES

Le bill pour amender l'Acte concernant la pêche par les navires étrangers est lu une troisième fois et adopté.

MANITOBA

On renvoie à vendredi le point suivant à l'ordre du jour, c'est-à-dire la deuxième lecture du bill pour étendre à la province de Manitoba certaines Lois Criminelles du Canada.

IMPRESSIONS

L'honorable M. Simpson propose l'adoption du second rapport du Comité conjoint des impressions. Ce rapport a trait seulement à l'impression de certains documents.

La motion est adoptée.

L'honorable M. Simpson propose l'adoption du troisième rapport du Comité conjoint des impressions.

Ce document renferme le rapport du sous-comité chargé de vérifier les comptes d'impressions ainsi que celui du greffier du comité sur les services d'impressions de l'année précédente, etc. Le comité se dit très satisfait des prix et du volume et il exprime son appréciation à M. Hartney, greffier du comité, pour la manière dont il s'est acquitté des devoirs de sa charge. A en juger par le bilan joint au rapport, l'impression des documents parlementaires a coûté \$47,570.06 au cours de l'année financière se terminant le 30 juin 1870, cette somme comprenant la réimpression des volumes perdus dans l'incendie de l'édifice de M. Desbarat. Dorénavant, les documents imprimés seront aussi distribués à la nouvelle province du Manitoba.

L'honorable M. Hazen fait quelques commentaires sur l'impression des documents officiels mais ils sont inaudibles.

L'honorable M. Simpson répond que les documents ont été distribués gratuitement.

Sur motion, il a été ordonné que le rapport soit adopté.

Ensuite le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Friday, March 10, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

Hon. Messrs. Foster, Macpherson and Christie presented petitions.

Hon. Mr. Aikins laid on the table return asked for by Hon. Mr. Letellier de St Just respecting the Post Office at Rivière Ouelle.

Hon. Mr. Wark gave notice of a motion in reference to the amount of tonnage duty collected at Richibuctou.

CAPE BRETON MATTERS

Hon. Mr. Bourinot made the following enquiry of the Government: when will the report of the engineer of the Department of Public Works, in reference to the proposed improvement of Mabou Harbour and False Bay Beach, Mire, in the Island of Cape Breton, be submitted to Parliament, and whether it is the intention of the Government to prosecute those works? In making the enquiry, the honourable gentleman said that whilst he had the honour of a seat in the Legislature of Nova Scotia, he had been the first to call attention to the desirability of improving the Harbour of Mabou. He had presented many memorials on the subject, and received the thanks of the people of that section of the island for the interest he had taken in the project. Since he had given notice of the enquiry, he had seen, with much gratification, that an appropriation of \$18,000 was made in the Estimates towards the carrying out of that important public undertaking; and therefore his enquiry had been answered to a certain extent. He was not aware whether there was any report to be submitted; it was probable that the work was to be prosecuted under the report which was presented last year. As respects False Bay Beach, he understood that Mr. Boyd had been sent to survey the locality, and that there would be a report on the subject. He had hoped that a sum would also have been appropriated for the improvement of that place, as well as for the enlargement of the St. Peter's Canal, especially as large amounts were devoted to the Welland and St. Lawrence system of canals.

Hon. Mr. Campbell replied that the report of the engineer respecting False Bay Beach was now in the hands of the Government, and would be submitted to Parliament at an early day. The answer to the other question had been given by the honourable gentleman himself, when he stated that there was a sum of \$18,000 in the Estimates for the work. When that item came before the House, it would

LE SÉNAT

Le vendredi 10 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

Les honorables MM. Foster, Macpherson et Christie présentent des pétitions.

L'honorable M. Aikins dépose un rapport relatif au bureau de poste de Rivière-Ouelle, en réponse à la demande de l'honorable M. Letellier de St Just.

L'honorable M. Wark donne un avis de motion à l'égard des droits de tonnage perçus dans le port de Richibouctou.

AFFAIRES DU CAP-BRETON

L'honorable M. Bourinot pose la question suivante: Quand le ministre des Travaux publics présentera-t-il le rapport de son ingénieur sur les améliorations prévues à Mabou Harbour, à False Bay Beach et à Mire dans l'île du Cap-Breton? Le gouvernement a-t-il l'intention d'exécuter ces travaux? L'honorable sénateur souligne que lorsqu'il était membre de la Législature de la Nouvelle-Écosse, il a été le premier à attirer l'attention du gouvernement sur la nécessité d'améliorer le port de Mabou. Il a présenté un grand nombre de requêtes sur la question, et la population de cette partie de l'île a su apprécier l'intérêt qu'il a manifesté à l'égard de ce projet. Il note avec satisfaction que, depuis son avis d'interpellation, une somme de \$18,000 a été prévue dans le budget des dépenses pour cette importante réalisation publique, ce qui répond en quelque sorte à son interpellation. Il ignore si un rapport doit être présenté; sans doute les travaux pourront-ils être exécutés selon le projet présenté l'année précédente. En ce qui concerne False Bay Beach, il croit comprendre que M. Boyd a été chargé de faire une étude des lieux et de faire rapport sur le sujet. Il aurait souhaité que des crédits soient aussi affectés à l'amélioration de cet endroit et à l'extension du canal Saint-Pierre, puisque de fortes sommes avaient été consacrées au canal Welland et au réseau de canaux du fleuve Saint-Laurent.

L'honorable M. Campbell répond que le gouvernement a reçu le rapport de l'ingénieur sur False Bay Beach et que ce rapport sera déposé au Sénat sous peu. L'honorable sénateur a répondu à sa deuxième question lorsqu'il a précisé qu'une somme de \$18,000 avait été prévue dans le budget des dépenses pour l'exécution des travaux. La Chambre connaîtra le coût précis des travaux, lorsque ce poste y sera

learn what would be the actual cost of the work. Therefore, in voting the \$18,000, the House would sanction the completion of the whole work. Last year, there had been an appropriation of \$5,000, but the House was not then informed as to the probable cost of the work, and it was therefore thought advisable to wait until further information could be given on the subject. It was now believed that \$18,000 was as much as could be judiciously expended during the current year.

Hon. Mr. Bourinot said that probably few persons were aware of the great importance of the work which would give a good harbour to a long line of coast, extending from Cape North to Port Hawkesbury, and prove a boon to the people of a fine agricultural portion of the province of Nova Scotia.

PRINTING

Hon. Mr. Sanborn presented fourth and fifth reports of the Joint Committee on the Printing of Parliament. The fourth report simply refers to the printing of certain public documents. The fifth report recommends that Messrs. Hunter, Rose & Co. be relieved from their contract for binding, in accordance with their petition, and that it be given to Mr. A. Mortimer, who furnishes the necessary securities.

Moved that the report be taken into consideration on Monday next.

MANITOBA

In pursuance with the order of the day,

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of an Act to extend to the province of Manitoba certain of the criminal laws now in force in the other provinces of the Dominion, and in doing so stated that all the Acts enumerated in the first clause had been carefully considered by the present judge of that country—Judge Johnson—and that that portion of the Act was really of his framing. In addition to that clause, it was thought proper to provide that any person on his trial could demand a jury, composed of at least one half of either English or French. It was also provided that in the absence of a penitentiary, the common gaol, or other place of confinement in the province of Manitoba, might be used for that purpose.

The Bill was read a second time, and ordered to be referred to a Committee of the Whole on Monday next.

The House then adjourned until six o'clock on Monday evening next.

discuté. Ainsi, en votant la somme de \$18,000, la Chambre se trouvera à approuver l'achèvement des travaux. L'année dernière il y a eu affectation d'un crédit de \$5,000, mais la Chambre ignorait alors le coût probable des travaux; c'est pourquoi il a été jugé utile d'attendre de plus amples renseignements sur le sujet. On estime maintenant que \$18,000 est le montant maximal qui puisse être attribué pendant l'année en cours.

L'honorable M. Bourinot déclare qu'il y a sans doute peu de personnes qui se rendent compte de la grande importance de ces travaux qui doteront la côte d'un bon port entre Cape North et Port Hawkesbury et qui sera très avantageux pour les habitants de cette excellente région agricole de la Nouvelle-Écosse.

IMPRESSIONS

L'honorable M. Sanborn présente les quatrième et cinquième rapports du Comité conjoint des impressions du Sénat et de la Chambre des communes. Le quatrième rapport a seulement trait à l'impression de certains documents officiels. Le cinquième rapport recommande que MM. Hunter, Rose et Cie, soient déchargés de leur contrat de reliure, conformément à leur pétition, et que ledit contrat soit accordé à M. Mortimer qui fournit les cautions nécessaires.

Il est proposé que le rapport soit pris en considération le lundi suivant.

MANITOBA

Conformément à l'ordre du jour, l'honorable M. Campbell propose la deuxième lecture de l'Acte pour étendre à la province du Manitoba certaines lois criminelles maintenant en vigueur dans les autres provinces de la Puissance et il déclare que tous les actes énumérés dans l'article premier ont été soigneusement étudiés par l'actuel Juge du Manitoba (Juge Johnson) qui a d'ailleurs formulé cette partie de l'acte. Il a été jugé opportun d'ajouter à cet article des dispositions prévoyant qu'un accusé peut exiger d'être jugé par un jury dont la moitié des membres au moins soient francophones ou anglophones. Il a aussi été prévu qu'en l'absence d'un pénitencier, on utiliserait la prison commune ou tout autre lieu de détention dans la province du Manitoba.

Le bill a été lu la deuxième fois. Il a été ordonné qu'il soit renvoyé à un comité plénier, lundi prochain.

Le Sénat s'ajourne ensuite jusqu'à lundi prochain, à six heures du soir.

THE SENATE

Monday, March 13, 1871

The Speaker took the chair at 6 o'clock.

NOTICES OF MOTION

Hon. Mr. Miller gave notice that, on Wednesday next, he would enquire of the Government whether it is their intention to introduce a measure during the present session of Parliament to equalize the salaries of the superior judges in all the provinces, by placing the judges of Nova Scotia and New Brunswick on the same footing with those in Ontario and Quebec. Also, on Thursday, whether it is their intention to take steps during the present session to equalize the salaries of the Lieutenant Governors of the provinces.

THE NORTH SHORE RAILWAY

Hon. Mr. Campbell introduced a Bill to authorize the Minister of Public Works to exempt the North Shore Railway Company from the obligation to build draw bridges over navigable rivers.

ADJOURNMENT

The orders of the day were then deferred until the following day, and the House adjourned.

LE SÉNAT

Le lundi 13 mars 1871

Le Président ouvre la séance à six heures du soir.

TRAITEMENTS DES JUGES

L'honorable M. Miller annonce que mercredi prochain il demandera au gouvernement s'il a l'intention de déposer, pendant la session en cours, un projet de loi visant à uniformiser le traitement des juges de la cour supérieure de chaque province, en augmentant celui des juges de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick pour établir la parité avec les traitements des juges du Québec et de l'Ontario. Jeudi, il demandera au Gouvernement s'il a l'intention de prendre les mesures voulues durant la présente session pour uniformiser le traitement des Lieutenants-gouverneurs des provinces.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD

L'honorable M. Campbell présente un projet de loi visant à autoriser le ministre des Travaux publics à exempter le chemin de fer de la Rive Nord de l'obligation de construire des ponts mobiles sur les rivières navigables.

AJOURNEMENT

Les articles à l'ordre du jour sont alors renvoyés au lendemain et le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Tuesday, March 14, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

THE CENSUS

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill (from the House of Commons) to amend the Census Act. Its main object, he stated, was to extend the provisions of the original Act to Manitoba. It was also provided in the amendments that if the census could not be taken within the term originally contemplated, then the time should be extended to the first of September; and that the necessity of making domiciliary visits in some cases should be relaxed.

The Bill was read a second time, and referred to a Committee of the Whole tomorrow.

PUBLIC PRINTING

Hon. Mr. Sanborn moved the adoption of the fourth report of the Joint Committee on Printing, and stated that it simply referred to the printing of certain documents.

Hon. Mr. Hazen called the attention of the Committee to the necessity of making some arrangement with respect to those documents which are not printed, and ought to be accessible in some shape or other.

Hon. Mr. Sanborn would bring the subject under the notice of the Committee, and explained that they adopted the plan of publishing all matters of general interest. Any member interested in the printing of a document could always direct the attention of the Committee to the matter, and it would be considered.

The motion was carried.

Hon. Mr. Sanborn moved the adoption of the fifth report of the same Committee, and stated that it referred to the question of binding public matter. At the time Messrs. Hunter, Rose tendered for that work, they also hoped to get the parliamentary printing; but their contract was not as low as that of another person who obtained the printing. The contract for binding was only an insignificant affair, and not sufficient to induce Messrs. Hunter, Rose & Co. to remain at the capital. A Mr. Mortimer had been recommended as a suitable person to perform the work, and as he had furnished sufficient securities, the Committee felt justified in recommending that he should take the contract when it was given up by Hunter, Rose.

The motion was carried.

LE SÉNAT

Le mardi 14 mars 1871

Le Président ouvre la Séance à trois heures de l'après-midi.

LE RECENSEMENT

L'honorable M. Campbell propose la deuxième lecture du Bill de la Chambre des communes visant à modifier l'Acte du recensement. Il précise que ce projet de loi a pour but principal d'appliquer à la province du Manitoba les dispositions de la loi originale. Les amendements prévoient aussi que si le recensement ne peut pas être fait dans le délai fixé, il faudra prolonger celui-ci jusqu'au 1^{er} septembre et que, dans certains cas, on pourra se dispenser des visites domiciliaires.

Le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier pour le lendemain.

IMPRESSIONS

L'honorable M. Sanborn propose l'adoption du quatrième rapport du Comité conjoint des impressions du Sénat et de la Chambre des communes; il précise que ce rapport a trait à l'impression de certains documents seulement.

L'honorable M. Hazen attire l'attention du comité sur la nécessité de prévoir des arrangements relatifs aux documents qui ne sont pas imprimés et qu'on doit rendre accessibles sous une forme ou sous une autre.

L'honorable M. Sanborn répond qu'il fera part de cette remarque au comité, qui, explique-t-il, s'est rallié autour d'un projet visant à publier tous les documents d'intérêt général. Il sera donc loisible à tout sénateur désireux de faire imprimer un document de faire part de son intention au comité qui se chargera alors d'étudier la question.

La motion est adoptée.

L'honorable M. Sanborn propose l'adoption du cinquième rapport du même comité et il souligne qu'il est question de la reliure des documents officiels. Au moment où MM. Hunter et Rose ont fait une soumission pour ce travail, ils espéraient se voir confier aussi l'impression des documents parlementaires mais le contrat d'impression a été octroyé à un concurrent qui avait fait une soumission plus basse. Le contrat de reliure étant de peu d'importance, il n'a pas suffi à retenir dans la capitale la firme Hunter, Rose et Compagnie. Comme monsieur Mortimer a été recommandé pour ce travail et qu'il a fourni toutes les garanties nécessaires, le comité a cru bon de recommander que le contrat lui soit accordé quand MM. Hunter et Rose y ont renoncé.

La motion est adoptée.

THE GEOLOGICAL REPORT

Hon. Mr. Dickey asked whether it was the intention of the Government to issue a sufficient number of the Geological Report so as to enable members to obtain more than one copy.

Hon. Mr. Aikins replied that one copy had been distributed to every member and to literary societies, but there were other copies which could be purchased by the general public interested in procuring this interesting work.

LIFE INSURANCE

Hon. Mr. Allan moved the second reading of the Bill to incorporate the Mutual Life Assurance Association of Canada, and in doing so stated that, with the exception of a single company whose headquarters were at Hamilton, that class of business was in the hands of English and American associations. He referred to the advantages derived from life assurance, and to the advisability of encouraging all companies established on a secure and reliable basis. The Association in question intended doing business on the purely mutual principle.

Hon. Mr. Wilson seconded the motion.

Hon. Mr. Hazen was of the opinion that such Bills were of a local character and ought to fall properly within the jurisdiction of the provincial legislatures. It was time that there should be some definite understanding with respect to such legislation.

Hon. Mr. Allan replied that the question had been raised before, but it was now the practice to introduce and pass such Bills in the Dominion Parliament. He was himself of opinion that the spirit of the Union Act clearly pointed out that all matters affecting general trade and business, except those which were specially excepted, could come before the Dominion Legislature. Indeed, it was very important that a measure so intimately connected with the public interests should be thoroughly examined and criticised in that body.

Hon. Mr. Sanborn acknowledged that the opinions just expressed were prevailing, but, nevertheless, he believed such measures properly came under the jurisdiction of the local legislature. It was important not merely to consider the question of propriety, but the question of legality as well. If the House exceeded its jurisdiction, then the Courts might be called upon to give a decision adverse to the legality of the Act. In this connection, he referred to the British North America Act in which it was expressly stated that "the incor-

LE RAPPORT GÉOLOGIQUE

L'honorable M. Dickey demande au gouvernement si le tirage du rapport géologique sera suffisant pour que chaque sénateur puisse en obtenir plus d'un exemplaire.

L'honorable M. Aikins signale que les sociétés littéraires de même que tous les sénateurs en ont reçu un exemplaire, et qu'il existe en outre un certain nombre d'exemplaires à vendre aux personnes désireuses de se procurer cet intéressant ouvrage.

ASSURANCE-VIE

L'honorable M. Allan propose la deuxième lecture du projet de loi visant à constituer en corporation la Mutual Life Assurance Association of Canada (l'Association d'assurance-vie mutuelle du Canada). Il profite de l'occasion pour rappeler que tout ce secteur des affaires est détenu par des associations anglaises et américaines, exception faite d'une seule compagnie qui a son siège à Hamilton. Il fait allusion aux avantages que présente l'assurance-vie et démontre l'utilité qu'il y a à encourager les compagnies bien établies et dignes de confiance. L'association dont il est question ici entend s'en tenir strictement au principe de la mutualité.

L'honorable M. Wilson appuie la motion.

L'honorable M. Hazen émet l'opinion qu'un tel projet de loi est de nature locale et relève nécessairement de la compétence des législatures provinciales. Selon lui, il est temps que l'on en vienne à une entente sur ce genre de législation.

L'honorable M. Allan réplique que le problème a déjà été soulevé mais que c'est maintenant pratique courante de déposer et de faire adopter ce genre de bills au Parlement de la Puissance. Il estime que, selon l'esprit et la lettre de l'Acte d'Union, toutes les matières touchant les échanges et le commerce peuvent être soumises au Parlement du Canada sauf celles qui en sont expressément exclues. Il importe en effet que ce soit le Parlement qui étudie à fond et qui débâte une mesure touchant de si près l'intérêt public.

L'honorable M. Sanborn reconnaît que c'est là une opinion très répandue mais il a néanmoins la conviction que des mesures de cette sorte relèvent nécessairement de la législature locale. Il est important, à son avis, de tenir compte ici non seulement de la bienséance mais aussi de la légalité de telles mesures, car si la Chambre outrepassa sa juridiction, une décision des tribunaux peut invalider la loi ainsi votée. À ce sujet, il cite un passage de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique où il est dit expressément que «La constitution des

poration of Companies with provincial objects" came under the purview of the provincial legislatures. Those matters which were taken out of that local jurisdiction were specifically mentioned in section 91. An attempt had been made to give Parliament jurisdiction in cases like the present by declaring in the Act that the object in view was for the interests of more than one province. He was not, however, among those who thought such legislation satisfactory. Carrying out the same principle to its logical conclusion, any mercantile incorporation could be declared of a general character. He thought such legislation by no means judicious, and would willingly prevent it if possible.

Hon. Mr. Allan did not think that the House should bind itself down too closely in considering measures of the kind now before it. The association intended doing business over the Dominion, and could not be considered of a purely local nature.

Hon. Mr. Hazen said that the mere passage of such Acts by the House would not necessarily make them valid, and also referred to the Union Act to show that the bill in question came properly under the jurisdiction of the provincial legislatures.

The Bill was read a second time, and referred to the Committee on Private Bills and Standing Orders.

MANITOBA

In pursuance with the order of the day, the House went into Committee of the Whole on the Bill to extend certain criminal laws to the province of Manitoba, **Hon. Mr. Wilmot** in the chair.

The Committee, having considered the Bill, rose and reported.

The Bill was thereupon read a third time and passed.

Hon. Mr. Letellier de St Just asked if the Government had received any intelligence of certain difficulties having arisen in Manitoba, and of some peaceable persons having been chased out of the country.

Hon. Mr. Campbell replied that the Government had no such information, and that he had heard the rumour for the first time that very moment.

The House then adjourned.

compagnies pour des objets provinciaux» relève de la compétence des législatures des provinces; les matières qui ne tombent pas sous la juridiction provinciale sont énumérées à l'article 91. Dans certains cas analogues, rappelle-t-il, le Parlement a déjà tenté de légiférer en prenant soin de préciser dans le texte que cette loi s'appliquait à plus d'une seule province. Mais il n'est pas de ceux qui approuvent ce genre de législation. En effet, si on pousse ce raisonnement jusqu'au bout, on peut en arriver à revêtir d'un caractère national n'importe quelle incorporation. Cette façon de légiférer est très peu sage, selon lui, et il fera tout en son pouvoir pour empêcher qu'elle n'ait cours.

L'honorable M. Allan considère que le Sénat ne devrait pas s'astreindre à examiner d'aussi près des mesures de ce genre. L'association a l'intention de faire affaires dans tout le pays; on ne saurait donc la considérer comme étant de nature purement locale.

L'honorable M. Hazen rappelle que le simple passage d'une loi par la Chambre ne rend pas nécessairement cette loi valide. Il s'appuie sur l'Acte d'Union pour démontrer que le projet de loi dont il est question ici relève sans contredit des législatures provinciales.

Le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé au Comité des ordres permanents et des bills privés.

MANITOBA

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre se réunit en comité plénier sous la présidence de **l'honorable M. Wilmot** et passe à l'étude des articles du bill visant à appliquer certaines lois criminelles à la province du Manitoba.

Après avoir étudié le bill, le comité lève la séance et fait rapport de l'état de la question.

Après quoi le projet de loi est lu pour la troisième fois et il est adopté.

L'honorable M. Letellier de St Just demande au gouvernement s'il est au courant des difficultés qui ont surgi au Manitoba et du fait que de paisibles citoyens ont été chassés du pays.

L'honorable M. Campbell répond que le gouvernement n'en a pas été informé et que c'est d'ailleurs la première fois qu'il en entend parler lui-même.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Wednesday, March 15, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

ROUTINE

Hon. Mr. Sanborn presented the fourth report from the Committee on Standing Orders and Private Bills. Among other things, the report recommended the extension of time for receiving petitions to the 31st instant. The report was adopted, and the time extended accordingly on motion of Hon. Mr. Sanborn.

Hon. Mr. Mitchell submitted the annual report of the Department of Marine and Fisheries.

Hon. Mr. Wark gave notice that, on Monday next, he would ask the Government whether it is their intention to include in the Estimates a sum of money providing for the permanent improvement of the harbour of Richibouctou.

JUDGES' SALARIES

Hon. Mr. Miller hoped that the Government would be able to give the House and country a satisfactory answer to the question of which he had given notice some days previously. The subject was one which had created a good deal of feeling in the Maritime Provinces—he spoke more especially of Nova Scotia. It was considered that the policy of making a distinction between the different provinces as to the salaries given to the judges was invidious, unjust and unwise, and the sooner it was amended, the better for the interests of the whole Dominion. The judges of the Maritime Provinces would bear comparison with those of Ontario and Quebec, and certainly their duties were fully as onerous, especially as in Nova Scotia there were no county judges. In the province of Nova Scotia, the administration of justice cost less than in Ontario and Quebec. Taking the last census as a guide, he found that service cost nearly eleven cents per head in Ontario; twelve cents and a half in New Brunswick; nine cents and a half in Quebec; and eight cents and two thirds in Nova Scotia. Therefore, it would be seen that the Government had no valid reason for refusing an augmentation of the salaries of the judges of Nova Scotia. Without further remarks, he asked whether it is the intention of the Government to introduce a measure during the present session of Parliament to equalize the salaries of the superior judges in the various provinces of the Dominion, by placing the judges in Nova Scotia and New Brunswick on the same footing with those in Ontario and Quebec?

LE SÉNAT

Le mercredi 15 mars 1871

Le Président ouvre la Séance à trois heures.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Sanborn dépose le quatrième rapport du Comité des ordres permanents et des bills privés. Le rapport recommande, entre autres choses, que le délai fixé pour la réception des pétitions soit prolongé jusqu'au trente et unième jour de ce mois. Le rapport est adopté et le délai est donc prolongé sur motion de l'honorable M. Sanborn.

L'honorable M. Mitchell dépose le rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable M. Wark donne avis que lundi prochain il demandera au gouvernement s'il a l'intention d'allouer une certaine part du budget des dépenses à l'amélioration du port de Richibouctou.

TRAITEMENTS DES JUGES

L'honorable M. Miller dit espérer que le gouvernement sera en mesure de donner à la Chambre et à la nation une réponse satisfaisante à la question qu'il a inscrite au feuilleton il y a quelques jours. Il s'agit, dit-il, d'un problème qui a soulevé beaucoup d'émotion dans les provinces maritimes et plus particulièrement en Nouvelle-Écosse. La décision de fixer les traitements à divers niveaux, suivant les provinces est désobligeante, injuste et malavisée; dans l'intérêt de tout le pays, il importe que cette politique soit modifiée le plus tôt possible. Les juges des provinces maritimes n'ont pas à craindre la comparaison avec leurs homologues de l'Ontario et du Québec et leur tâche est tout aussi difficile, surtout en Nouvelle-Écosse où il n'y a pas de juges de comté. L'administration de la justice entraîne moins de dépenses en Nouvelle-Écosse qu'en Ontario et au Québec. En s'appuyant sur les données du dernier recensement, il rappelle que le coût de ces services s'élève à près de onze cents par habitant en Ontario, à douze cents et demi au Nouveau-Brunswick, à neuf cents et demi au Québec et à huit cents et deux tiers en Nouvelle-Écosse. Le gouvernement n'a donc aucune raison valable de refuser d'augmenter les traitements des juges de la Nouvelle-Écosse. Sans aller plus loin, il demande au gouvernement s'il a l'intention de déposer au cours de la présente session du Parlement un projet de loi visant à uniformiser les salaires des juges des cours supérieures dans toutes les provinces du pays et de placer ainsi les juges de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sur un pied d'égalité avec ceux du Québec et de l'Ontario.

Hon. Mr. Campbell was quite sure that his honourable friend has stated very correctly the state of affairs in Nova Scotia and New Brunswick, and that the judges deserved the encomiums passed upon them. The Government found them, at the time of the Union, enjoying the salaries given them by the people of Nova Scotia, who had an opportunity of judging of their merits and knowing whether the amount was sufficient. In New Brunswick, there had been some slight increase to the salaries of the judges. In Ontario and Quebec, the judges were paid the same salaries they had received previous to the union. Whether that line of reasoning was entirely satisfactory to his friend he did not know, but nevertheless, it was obvious there was some degree of justice in the principle of continuing the same salaries to the judges as they enjoyed at the time of the union. He preferred, however, not entering into the discussion of the question at that time, and would content himself with simply replying that it was not the intention of the Government during the present session to introduce any measure on the subject.

THE HARBOUR OF RICHIBUCTOU

Hon. Mr. Wark called attention to the urgent necessity that existed for the improvement of the harbour of Richibuctou, N.B., where the channels were continually shifting in the bar that lay at the entrance of that port. Navigation was constantly impeded, and commerce was exposed not merely to great inconvenience, but to heavy losses, in consequence of the want of the improvement he pressed on the attention of the Government. In 1868, the Government of the Dominion were urged by a deputation, which came up from that place, to take some steps to improve the harbour. Mr. Page was sent down to examine it and made his report in due season. That gentleman had an opportunity of referring to the report of Captain Bayfield, and to another by Mr. Keefer. Mr. Boyd had also visited the locality previous to Mr. Page. It would be remembered by the Postmaster General that he (Mr. Wark) had applied on behalf of the port of Richibuctou for steam accommodation—that one of the steamships plying between the upper and lower ports should call occasionally, on the downward trip, at Richibuctou. It was stated, however, in answer to the application, that the harbour was not sufficiently safe to allow the passage of the steamers; and, therefore, the Government would at once see the necessity of promptly dealing with the matter. Before the Union, the people of the locality obtained a grant of \$20,000 from the local legislature for the purpose of improving the harbour, but that sum subsequently merged into the general treasury, and the people of Richibuctou were consequently called upon to make another sac-

L'honorable M. Campbell ne doute pas de la justesse de l'exposé que vient de faire son honorable collègue et il se dit assuré que les juges de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sont dignes des éloges qu'ils viennent de recevoir. Comme le Gouvernement a pu le constater au moment de l'Union, les traitements versés aux juges de la Nouvelle-Écosse provenaient de la population qui avait ainsi le privilège de rémunérer ses juges selon leurs mérites. Au Nouveau-Brunswick par ailleurs, le traitement des juges a quelque peu augmenté tandis qu'au Québec et en Ontario il est demeuré le même qu'avant l'Union. L'honorable M. Campbell ignore si ce raisonnement apparaît satisfaisant à son honorable collègue mais ce dernier devra toutefois admettre qu'il n'y a rien de bien injuste à maintenir le traitement des juges au même niveau qu'avant l'Union. Il ne tient pas, cependant, à entamer une discussion sur cette question pour l'instant; il se contente de répondre que le Gouvernement n'a pas l'intention de déposer de projet de loi à ce sujet pendant la présente session.

LE PORT DE RICHIBUCTOU

L'honorable M. Wark attire l'attention sur le besoin urgent d'améliorer le port de Richibuctou au Nouveau-Brunswick; l'amas de sable qui barre l'entrée de ce port entraîne en effet un déplacement continu des chenaux. Comme le Gouvernement n'a pas donné suite à ses représentations pour l'amélioration du port, la navigation se trouve sans cesse entravée et le commerce est menacé de subir non seulement de graves contretemps mais aussi de lourdes pertes. En 1868, une délégation venue de cette région insista auprès du Gouvernement du Canada sur la nécessité de prendre des mesures en vue d'améliorer ce port. M. Page fut envoyé sur les lieux pour étudier la situation et il fit un rapport en temps voulu. Il a d'ailleurs eu l'occasion de consulter à ce sujet un rapport du Capitaine Bayfield de même qu'un autre fait par M. Keefer. M. Boyd avait aussi visité cette région avant le passage de M. Page. M. Wark rappelle au ministre des Postes qu'il avait lui-même demandé, de la part du port de Richibuctou, des installations adaptées aux bateaux à vapeur afin que l'un des bateaux qui font la navette entre les ports situés en amont et en aval puisse, à l'occasion, faire escale à Richibuctou en redescendant le fleuve. Le Gouvernement alléguait pour toute réponse que le port n'était pas assez sûr pour le passage des bateaux à vapeur mais que le nécessaire serait fait sans délai. Avant l'Union, la législature locale avait consenti une subvention de \$20,000 pour l'amélioration du port, mais cette somme fut plus tard absorbée par le Trésor général de sorte que une fois de plus, les résidents de Richibuctou se sont trouvés à faire un autre

rifice for Confederation. Indeed, a contract was let out on the faith of the grant, but the person who took it had to stop, after he had sunk \$8,000, not a dollar of which was ever returned to him, inasmuch as he had not fulfilled his obligation. The difficulty in his case arose from mismanagement and not from the impracticability of the undertaking. He noticed that there were considerable sums given for the improvement of the harbours of Amherst Island and Mabou, in Cape Breton, and though he did not doubt that those were desirable public improvements, he thought they were by no means of such urgent necessity as that which he was pressing upon the favourable consideration of the Government. The work would not probably cost more than \$40,000, if as much, and he earnestly trusted that no time would be lost in making an appropriation for so useful a public purpose. The port of Richibouctou now returned a considerable revenue to the Customs, and would give quadruple the amount if its improvement was accomplished, and vessels were not exposed to the risks they were now obliged to run on account of the absence of the necessary facilities. If the Government granted money for the improvement of Mabou, they could hardly refuse to make an appropriation for one of more pressing necessity.

Hon. Mr. Miller differed from the honourable member on that point.

Hon. Mr. Wark concluded by again calling the attention of the Government—especially of the Postmaster General—to the importance of the subject. The enquiry he had on the paper was comparatively trivial, but he had given notice of one for Monday, more immediately referring to the subject, and he fervently trusted that the Hon. Postmaster General would be able, by that time, to give him a definite answer to a question in which he naturally felt the deepest interest. Without asking the further indulgence of the House, he would enquire of the Government what amount of tonnage duty has been collected at the Port of Richibouctou, under the Act, to provide means for improving the harbours and channels at certain ports in the province of the Dominion, and how much of the said duty has been expended for that purpose?

Hon. Mr. Mitchell replied that he was surprised to find that the honourable gentleman had made a speech which went far beyond the range of the enquiry, but before referring to the remarks of the honourable member, he would answer the question by stating that during the fiscal year of 1870, the amount of tonnage duty was \$1,978.40, and for the half year ending 31st December, 1870, \$886; or a total sum of \$2,864.40. In the passage of the Act under which the duty was collected he had

sacrifié pour la Confédération. Un contrat fut en effet accordé en tablant sur cette subvention, mais l'adjudicataire dut l'abandonner après avoir utilisé la somme de \$8,000, qui ne lui fut d'ailleurs jamais remboursée étant donné qu'il n'avait pas exécuté ses engagements. C'est à sa mauvaise administration qu'il faut attribuer cet échec et non pas l'impossibilité de mener à bien une telle entreprise. M. Wark constate qu'on a alloué des sommes très importantes à l'amélioration des ports de Amherst Island et de Mabou, dans l'Île du Cap-Breton; il ne doute pas que ces travaux publics soient opportuns mais il considère qu'ils sont beaucoup moins urgents que ceux qu'il réclame du Gouvernement. Selon toute probabilité, ces travaux ne coûteraient pas plus de \$40,000, peut-être moins; c'est pourquoi il compte que les crédits nécessaires à une entreprise aussi utile seront accordés sans délai. Le port de Richibouctou constitue déjà une source de revenu considérable pour les douanes, et s'il était amélioré, il rapporterait quatre fois plus puisque les bateaux n'auraient plus à courir les risques dus à l'absence d'installations adéquates. Si le Gouvernement accorde des crédits pour l'amélioration de Mabou, comment pourrait-il refuser les sommes nécessaires à des améliorations encore plus urgentes?

L'honorable M. Miller ne partage pas l'opinion de son honorable collègue sur ce point.

L'honorable M. Wark termine son intervention en insistant une fois de plus auprès du Gouvernement et en particulier auprès du ministre des Postes sur l'importance de cette question. L'interpellation au feuilletton n'est pas exhaustive et il a d'ailleurs déposé pour lundi un avis d'interpellation touchant de plus près à ce sujet, et il compte bien que l'honorable ministre des Postes sera alors en mesure de lui fournir une réponse précise à ce problème qui lui tient naturellement à cœur. Sans vouloir retenir indûment l'attention de la Chambre, il demande au Gouvernement à combien s'élèvent les droits de tonnage perçus dans le port de Richibouctou en vertu de l'Acte visant à fournir les fonds nécessaires à l'amélioration des havres et des chenaux dans certains ports de la province et de la Puissance, et quelle a été la proportion de ces droits de tonnage utilisée à ces fins précises.

L'honorable M. Mitchell se dit surpris de constater combien le discours de son honorable collègue dépasse la portée de l'interpellation. Avant de commenter les remarques de l'honorable sénateur, il répond à sa question en disant que les droits de tonnage perçus pendant l'année financière 1870 s'élèvent à \$1,978.40 et à \$886 pour le semestre se terminant le 31 décembre 1870, le montant total atteint ainsi \$2,864.40. Il a lui-même appuyé l'adoption de la loi instituant ce droit de ton-

himself assisted, and in order to show that the people of Richibouctou had received more than the amount of the trifling tax contributed by the shipping, he mentioned that \$4000 had been given to a tugboat for the accommodation of that locality. It had been, therefore, with much surprise that he had heard the honourable member attempt to censure the Government for not having taken a sufficient interest in the improvement of the port in question; but still more astonished was he to find that same honourable gentleman accusing the local Government of New Brunswick, previous to the union, with having perpetrated a gross act of injustice to the people of Richibouctou.

Hon. Mr. Wark explained that he had only stated that the money was granted but subsequently merged into the public chest in consequence of union.

Hon. Mr. Mitchell went on to say that the grant in question was made for the improvement of the harbours of the North Shore, and not Richibouctou alone.

Hon. Mr. Wark said that it was made at the instance of the people of Richibouctou. The improvements were to begin at that place, and anything left was to go to other ports.

Hon. Mr. Mitchell said that the Legislature certainly made the appropriation for the whole of the North Shore. Now, that grant was made 15 or 17 years ago, and although the honourable member was in the Government for seven or eight years, and a member of the legislature having the control of the appropriation of the money, yet he never pressed its expenditure for the object for which it was intended. The fact was, the honourable gentleman was afraid to let out the secret why the grant was allowed to lapse. The contractor too, was unable to carry out his contract, because the improvement was impracticable, and on that account it was dropped. As respects the improvements of Mabou and Amherst Island harbours, they were absolutely necessary for the safety of life and property. (Hear, hear.) The improvement of Richibouctou might be very important to commercial interests, but that of the ports just mentioned was still more useful, since they were harbours of refuge. He did not deny the advisability of improving Richibouctou, but he felt still more the necessity of making such improvements as those called in question so unwarrantedly. In Port Hood, there were at times as many as 200 or 300 vessels.

nage et, pour montrer que la population de Richibouctou avait reçu un montant supérieur au revenu minime provenant des droits de navigation, il rappelle que \$4,000 ont été versés à un remorqueur pour desservir cette localité. Il a donc été surpris d'entendre l'honorable sénateur reprocher au Gouvernement d'avoir manifesté trop peu d'intérêt pour l'amélioration de ce port, et s'en prendre au gouvernement local du Nouveau-Brunswick d'avant l'union en l'accusant d'avoir posé un geste injuste à l'égard des gens de Richibouctou.

L'honorable **M. Wark** dit avoir tout simplement déclaré que la subvention avait été accordée mais que suite à l'Union, elle était passée au trésor public.

L'honorable **M. Mitchell** reprend la parole et souligne que cette subvention avait été donnée en vue d'améliorer les ports de la rive nord et non pas celui de Richibouctou exclusivement.

L'honorable **M. Wark** rappelle que c'est à la demande de la population de Richibouctou que cette subvention a été accordée. Il était prévu que les travaux d'amélioration commencent à Richibouctou et que le reste de la subvention serait ensuite affecté aux autres ports.

L'honorable **M. Mitchell** déclare que la législature avait bel et bien accordé ces crédits pour l'ensemble des ports de la rive nord. Or cette subvention fut accordée il y a 15 ou 17 ans; à cette époque, l'honorable sénateur faisait partie du gouvernement depuis 7 ou 8 ans; il était aussi membre de la législature et jouissait ainsi d'un pouvoir de contrôle sur l'affectation des crédits; et pourtant, il n'a jamais insisté pour que cet argent soit dépensé aux fins qui avaient été prévues au départ. En vérité, l'honorable sénateur craint de révéler la raison pour laquelle la subvention fut annulée. Les travaux d'amélioration s'étant avérés irréalisables l'adjudicataire fut incapable de s'acquitter de ses engagements et il dût quitter la partie. En ce qui a trait aux améliorations apportées aux ports de Mabou et de Amherst Island, elles étaient absolument indispensables à la sécurité des particuliers et des biens (bravo!). L'amélioration du port de Richibouctou est sans doute très importante pour les intérêts commerciaux, mais il est encore plus utile d'améliorer les ports dont il vient d'être question, puisqu'il s'agit de ports de refuge. Il admet qu'il serait opportun d'améliorer le port de Richibouctou mais il demeure convaincu de la nécessité de réaliser les améliorations qui viennent d'être mises en question d'une façon si désobligeante. Au large du Port Hood, les navires sont parfois au nombre de 200 à 300.

Hon. Mr. Miller—Night after night for weeks.

Hon. Mr. Mitchell—Along a coast line of 100 miles of the valuable island of Cape Breton, there were only Port Hood and Mabou—not a single other port where a fishing smack of 50 tons could enter and lie securely. As respects Amherst Island, it would be seen by reference to the last Report on Marine and Fisheries, just presented to the House, that there were some 160 vessels lying there one time last season. By reference to the Estimates, it would be noticed that there was a very large appropriation proposed for dredging on the North Shore. An iron steam dredge was now being built in Scotland for the purpose of working on that shore, and Richibouctou would be treated like other places. It would be in better taste for the gentleman to consider all the facts of the question before making such assertions and charges, as he had made that afternoon, and to attempt to depart from the traditional policy of the country which he represented, instead of placing himself in a position of antagonism to the Government on every occasion, and thereby really injuring the very interests he professed to have so much at heart. The policy of the Government respecting the improvement of the harbours of the Dominion was one which he felt sure obtained the warm approval of all sections; and that was to take up first those which were harbours of refuge—indispensable to the safety of life. (Hear.)

Hon. Mr. Bourinot had listened with the most unfeigned satisfaction to the remarks of the Hon. Minister of Marine respecting the necessity of improving an important harbour in the Island of Cape Breton. The policy of the Government, as enunciated that afternoon, merited the warm approval of every member of the House, and would be appreciated by the people of Cape Breton, whose interests were too often neglected. He hoped that the improvements would not be confined to one locality, but would be extended in the course of time to the eastern coast of the Island.

Hon. Mr. Wark replied that he had not brought any charges whatever against the Government of New Brunswick, and denied that the work of improving the harbour of Richibouctou had been found impracticable at any time. The channels constantly shifted, and therein lay the difficulty. Soon after the contractor failed to perform the contract in question—through mismanagement—the channel was found to have undergone a change for the better, and no necessity arose for a long time afterwards for improving it; not, in fact, whilst he was in the Government. Latterly, however, it had undergone a change for the worse, and improvement was imperatively required. So

L'honorable M. Miller: Et ce, jour après jour pendant des semaines.

L'honorable M. Mitchell: Sur 100 milles de son littoral, l'Île du Cap-Breton ne compte, outre Port Hood et Mabou, aucun port pouvant accueillir en toute sûreté des bateaux de pêche de 50 tonnes. Pour ce qui est de Amherst Island, on constatera en lisant le dernier rapport sur la Marine et les Pêcheries, récemment présenté à la Chambre, que ce port a accueilli jusqu'à 160 navires la saison dernière. En ce qui concerne les crédits, il est à remarquer qu'on a proposé d'accorder des sommes très importantes pour le dragage de la rive nord. On est actuellement à construire en Écosse un bateau-drague à vapeur, blindé, pour la côte nord, qui desservira Richibouctou au même titre que les autres ports. L'honorable sénateur aurait donc avantage à examiner tous les aspects de la question avant de faire des affirmations ou de porter des accusations comme il l'a fait cet après-midi; il devrait aussi tenter de se détacher de l'attitude traditionnelle du comté qu'il représente plutôt que de saisir toutes les occasions qui lui sont données de se dresser contre le gouvernement, nuisant ainsi aux intérêts qui, selon ses propres dires, lui tiennent tant à cœur. Il (M. Mitchell) se dit assuré que la politique gouvernementale relative à l'amélioration des ports de la Puissance a reçu l'entière approbation de toutes les régions. Cette politique vise avant tout la prise en main des ports de refuge si indispensables à la protection des particuliers (bravo!).

L'honorable M. Bourinot dit avoir écouté avec la plus sincère satisfaction les propos de l'honorable ministre de la Marine quant à la nécessité d'améliorer un port important de l'Île du Cap-Breton. La politique du gouvernement telle qu'elle a été énoncée cet après-midi mérite l'approbation de tous les membres de la Chambre et les gens du Cap-Breton, dont les intérêts ont si souvent été négligés, apprécieront cette politique à sa juste valeur. Il espère que les améliorations ne seront pas restreintes à une seule ville mais qu'avec le temps elles s'étendront à la côte orientale de l'île.

L'honorable M. Wark réplique qu'il n'a jamais porté d'accusation contre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et il nie que les travaux d'amélioration du port de Richibouctou se soient révélés irréalisables. Peu après que l'entrepreneur eût par maladministration, manqué d'exécuter le contrat en question, on découvrit que l'état du canal s'était amélioré, de sorte qu'aussi longtemps qu'il fut membre du gouvernement, en fait, le besoin d'y apporter des améliorations ne se fit plus sentir. Toutefois, le canal se détériora tellement par la suite, que des améliorations s'imposèrent. Pour ce qui est des électeurs, ils ne sont pas opposés au Gouvernement, et leur sénateur s'en est

far as the constituency was concerned, it was not opposed to the Government—certainly the gentleman who represented it came out as one of their supporters. He (Mr. Wark) had not taken exception to the improvements of Mabou and Amherst Island, but simply questioned the justice of the policy of leaving a port of the commercial importance of Richibouctou untouched, although the necessity of improving it had long ago been acknowledged.

Hon. Mr. Mitchell stated that the reason why the money granted by the local Government was not expended was because it was known, beyond doubt, that \$20,000 was altogether inadequate to make any permanent improvement. As respects the remarks of the honourable gentleman concerning the representation of the county—

Hon. Mr. Locke raised a question of order; there was no motion before the House.

Hon. Speaker said that the House had, last Session, adopted the practice of the House of Lords in allowing considerable latitude to members in making enquiries regarding motions of the character before the House.

Hon. Mr. Sanborn did not think the practice justifiable; a discussion should come up regularly, or else much confusion must arise, and an end would be put to everything like legislative order. It was clearly for the interest of the Government that some limit should be put to the remarks of honourable gentlemen in cases like the present; it would be clearly impossible for them to meet all the charges that might be brought against them under the guise of simple enquiries. Such debates should come up in accordance with the strict rules of Parliament.

Hon. Mr. Allan said that formerly an enquiry was simply made, and the answer given with the same brevity. The House had decided last session that, following the practice of the House of Lords, some little latitude might be given on such questions to members, but at all events it was understood that their remarks would be confined to the subject matter. In the present instance, however, other and very extraneous matters had been introduced by both gentlemen.

Hon. Mr. Letellier de St Just thought that it would be as well to decide at once the question of order.

Hon. Mr. Speaker referred to the practice of the House of Lords, where a considerable licence, in such cases, permitted even when no

certainly revealed a defender. He (Mr. Wark) ne s'est pas opposé aux travaux d'amélioration effectués à Mabou et dans l'île Amherst, mais il se demande s'il est sage de laisser dans son état actuel un havre aussi important, sur le plan commercial, que celui de Richibouctou, alors même que la nécessité d'y apporter des améliorations a depuis longtemps été reconnue.

L'honorable M. Mitchell déclare que si les sommes allouées par le Gouvernement local n'ont jamais été employées, c'est qu'on savait que \$20,000 ne suffiraient certainement pas à l'exécution des travaux d'améliorations permanents. Quant aux observations de l'honorable sénateur sur la représentation du comté...

L'honorable M. Locke en appelle au règlement, le Sénat n'étant saisi d'aucune motion.

L'honorable Président précise que, lors de la dernière session, le Sénat a adopté la pratique de la Chambre des Lords, en accordant à ses membres une latitude considérable pour les interpellations concernant de telles motions.

L'honorable M. Sanborn ne trouve pas cette pratique justifiée. Selon lui, le dialogue ne doit pas être interrompu, sinon il deviendra impossible de respecter l'ordre des travaux. Dans le dernier cas, il était clairement de l'intérêt du gouvernement qu'on impose une certaine limite aux propos de l'honorable sénateur. De toute évidence, il serait impossible aux membres du gouvernement de se défendre de toutes les accusations qui, sous l'apparence de simples interpellations, pourraient être portées contre leur administration. De tels débats devraient être soulevés en stricte conformité du règlement parlementaire.

L'honorable M. Allan déclare qu'auparavant, tant les interpellations que les explications auxquelles elles donnaient lieu, étaient brèves et formulées en termes simples. Au cours de la dernière session, le Sénat a décidé que, suivant la pratique de la Chambre des Lords, les sénateurs pourraient, dans une certaine mesure, être autorisés à procéder à de telles interrogations, à condition, toutefois, que leurs observations portent uniquement sur la question débattue. Or en l'occurrence les deux honorables sénateurs ont abordé des sujets qui sortaient manifestement du cadre de la discussion.

L'honorable M. Letellier de St Just déclare que la Chambre ferait aussi bien de se prononcer immédiatement sur le rappel au règlement.

L'honorable Président rappelle la pratique de la Chambre des Lords, où une grande liberté est accordée en pareil cas, même quand la

question was really before the House. It had been shown last year that a great many debates had taken place on simple questions of enquiry. It was, however, for the House to decide whether it should adopt such a practice as a rule or not.

Hon. Mr. Mitchell only wished to make a simple explanation, drawn from him by the remarks of the honourable gentleman from Kent. In referring to the traditionary policy of the honourable member, he wished to recall the time when the honourable gentleman, on account of squabbles which arose out of his want of moderation and discretion, only succeeded in injuring the interests of Kent.

Hon. Mr. Wark said that he had not accused the Government of neglect, but had merely referred to the question that afternoon in his anxiety that the Postmaster General, to whom he especially alluded as the leader of the Cabinet in that house, might be prepared with an answer when the question, of which notice had been given, came up in due order. When he had been in the local Government of New Brunswick, there was no necessity, as he had already stated, for improving the harbour; but now it was very different. As respects the question of the representation of the county, he did not see that the position of a member of the Government was necessarily influenced by the representation of the county in which he might reside—at all events, if that were the rule, then the Hon. Minister of Marine would be in a quandary; for there was no one in the Commons less unwilling to give support to the Government than the representative of the very county where he had been living himself. (Laughter.)

Hon. Mr. Mitchell replied that when questions of the kind asked by the honourable member were submitted, it was expected that he, as Minister of Marine and Fisheries, would answer them. As respects the honourable gentleman just mentioned, the Government never expected support from him. He (Mr. Mitchell) had had to fight him for many years, and he had invariably beaten him. Had he chosen to contest the seat the last time, he would certainly have beaten him out of sight; and he could do the same to-day. The honourable member for Kent himself, he might add, was not supported in the hostile attitude he had taken by the local representative of the county.

ASSIMILATION OF THE CURRENCY

Hon. Mr. Locke presented a petition from Halifax against any change in the currency.

Chambre n'est en fait saisie d'aucune question. Il a été démontré, l'an dernier, qu'un grand nombre de débats ont été soulevés à la suite de simples interpellations. Il appartient toutefois à la Chambre de décider si elle doit ou non adopter une telle pratique à titre de règlement.

L'honorable M. Mitchell ne veut fournir qu'une simple explication qui lui a été inspirée par les observations de l'honorable sénateur de Kent. Évoquant la ligne de conduite traditionaliste de ce dernier, il désire rappeler l'époque où son honorable collègue, par les querelles que soulevèrent son manque de modération et de discrétion, ne réussit qu'à léser les intérêts de Kent.

L'honorable M. Wark affirme qu'il n'a pas accusé le gouvernement de négligence et que sa brève allusion en ce sens, cet après-midi, vient de ce qu'il souhaite vivement que le ministre des Postes, qu'il considère comme le leader du Gouvernement dans cette Chambre, soit en mesure de répondre à la question qui a été inscrite et figurera sous peu à l'ordre du jour. Il réitère qu'à l'époque où il faisait partie du gouvernement du Nouveau-Brunswick, l'aménagement du port ne s'imposait pas, contrairement à la situation actuelle. Quant à la représentation du comté, il ne croit pas que l'attitude d'un membre du gouvernement soit nécessairement influencée par le fait qu'il réside dans le comté, car, si tel était le cas, l'honorable ministre de la Marine aurait mauvaise conscience car nul, aux Communes, n'est moins disposé à accorder son appui au gouvernement que le représentant du comté où il a lui-même vécu. (Rires)

L'honorable M. Mitchell affirme, en retour, que lorsque les questions de l'honorable sénateur ont été posées, on s'attendait à ce que lui-même, en sa qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, y réponde. Pour ce qui est de l'honorable sénateur auquel il vient d'être fait allusion, le gouvernement ne s'est jamais attendu à ce qu'il lui accorde son appui. Il (M. Mitchell) a dû l'affronter à de nombreuses reprises, et il l'a toujours emporté. Eût-il (M. Mitchell) décidé de se porter candidat pour ce siège aux dernières élections, qu'il lui aurait infligé une défaite complète, ce dont il serait d'ailleurs encore capable. Il ajoute que la position hostile adoptée par le sénateur de Kent ne bénéficie pas de l'appui du représentant local du comté.

LA MONNAIE

L'honorable M. Locke présente une pétition provenant d'Halifax, et demandant qu'il ne soit pas fait de changement dans le système monétaire.

NORTH SHORE RAILROAD

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill to exempt the North Shore Railroad Company from constructing drawbridges over navigable rivers. He stated that it was intended to alter the Bill in Committee so as to make it general in its application.

Hon. Mr. Ferrier approved of the Bill and referred to the frequency of accidents in connection with drawbridges.

Hon. Mr. Skead said that some power should be given to the Government to exempt important rivers like the Ottawa from the operation of such a Bill, in case it should be necessary. No steps should be taken which might injuriously affect the navigation of a river, which must, sooner or later, become the great route for the western trade. The power asked for was very great, and should not be hastily granted to any single man.

Hon. Mr. Sanborn said that the Bill had been introduced before the petition was reported on.

Hon. Mr. Campbell said that a slight mistake had occurred, but the petition had been reported on that day; besides it was not proposed to make the Bill of a general character.

Hon. Mr. Sanborn said that he did not intend to press the objection, under the circumstances, and added that too much care could not be taken in framing a measure affecting such important interests. Navigable rivers were the great natural highways of the country, and they should not be interfered with in any way except by direct legislation. The Legislature should in all cases know exactly what was to be done.

Hon. Mr. Campbell said that he appreciated the objections of the honourable gentlemen, and did not propose to pass the measure hastily, but to have it printed as amended, and then allow sufficient time for the House to consider it.

Hon. Mr. Ferrier said that the height of the Victoria Bridge was far beyond that of steamers and vessels passing under it, and the one at St. Anne's was also sufficiently high. A clause might be put in the Bill making a certain height necessary.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that the navigable rivers must be protected for the good of the whole country. Some authority should be left in the hands of the Government to deal

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD

L'honorable **M. Campbell** propose la deuxième lecture du bill pour exempter la Compagnie du chemin de fer de la Rive Nord de construire des ponts mobiles sur les rivières navigables. Il affirme qu'on a l'intention d'amender le bill en comité de façon à en généraliser la portée.

L'honorable **M. Ferrier** approuve le bill en invoquant la fréquence des accidents imputables aux ponts mobiles.

L'honorable **M. Skead** dit qu'on devrait laisser au gouvernement le pouvoir de soustraire, au besoin, des rivières importantes, telle l'Ontario, du domaine d'application du bill. Il faut, selon lui, éviter les mesures qui risquent d'entraver sérieusement la navigation sur une rivière destinée à devenir la grande voie commerciale vers l'Ouest. Le pouvoir sollicité, très étendu, ne devrait pas être conféré hâtivement à un seul homme.

L'honorable **M. Sanborn** dit que le bill a été présenté avant que la pétition n'ait été déposée.

L'honorable **M. Campbell** déclare qu'une légère erreur s'est produite, mais que la pétition a été déposée le jour même. D'ailleurs, il n'a pas été proposé de généraliser l'effet du bill.

L'honorable **M. Sanborn** affirme ne pas vouloir, vu les circonstances, insister davantage, mais il ajoute qu'une mesure affectant des intérêts aussi considérables, ne saurait être élaborée avec trop de soins. Les rivières constituent les grandes voies naturelles du pays, et rien, si ce n'est une loi, ne devrait modifier cet état de fait. Le Parlement devrait en toute occasion, savoir exactement quelles mesures s'imposent.

L'honorable **M. Campbell** dit apprécier à leur juste valeur les objections des honorables sénateurs, et propose, non pas que la mesure soit adoptée à la hâte, mais qu'on en fasse imprimer le texte tel qu'amendé et qu'on accorde ensuite au Sénat suffisamment de temps pour l'étudier.

L'honorable **M. Ferrier** affirme que le dégage- ment du pont Victoria permet amplement le passage des bateaux à vapeur et autres vaisseaux, et qu'il en va de même pour le pont situé à Sainte-Anne. Le bill pourrait être amendé de façon à déterminer quel doit être le dégage- ment minimal d'un pont (au-dessus de l'eau).

L'honorable **M. Letellier de St Just** est d'avis que les rivières navigables doivent être sauvegardées, pour le bien du pays tout entier, et que l'on devrait conférer au Gouvernement

with the matter; no fixed legislation could arrange it satisfactorily.

Hon. Mr. Wark thought that the matter could be referred to the Governor in Council, and certainly some notice to interested parties should be given, so that they might oppose the application if necessary.

Hon. Mr. Ryan preferred leaving the matter in the hands of the Legislature to giving it to a Minister of the Crown, who might be swayed by local influence. An injury might be done to a river and then the only remedy was to pull down the structure. The argument with respect to accidents on drawbridges was not altogether good; if sufficient attention was paid to the management of the roads and bridges, these casualties would not so often occur. He looked upon the rivers of the country as the great channels of commerce—railways were but of secondary importance. He would hesitate to accede to the principle of giving to any Minister of Public Works the right of deciding what was, and what was not, a proper bridge for a river. He would rather that the law remained as at present.

The Bill was read a second time, and referred to a Committee on that day week.

THE CENSUS

In pursuance with the order of the day, the House went into Committee on the Bill to amend the Census Act, **Hon. Mr. Wark** in the chair.

Committee rose and reported the Bill with one amendment.

The report was adopted.

The House then adjourned.

un certain pouvoir de décision en cette matière, car aucune mesure législative rigide ne saurait régler la question de façon satisfaisante.

L'honorable M. Wark estime que la question pourrait être renvoyée au gouverneur général-en-conseil et que l'on devrait en informer officiellement, les parties en cause, de façon qu'elles puissent faire valoir leurs objections au bill, s'il y a lieu.

L'honorable M. Ryan préfère confier la question à la Législature plutôt que de la laisser entre les mains d'un ministre de la Couronne susceptible de subir certaines influences dans son comté. Il pourrait s'ensuivre des dommages entraînant éventuellement la démolition de l'ouvrage. L'argument relatif aux ponts mobiles n'est pas tout à fait fondé: si on s'occupait davantage de l'entretien des routes et des ponts, de tels accidents ne se produiraient pas si souvent. De l'avis de l'honorable sénateur, ce sont les rivières qui constituent les grandes voies naturelles du pays, le chemin de fer n'ayant qu'une importance secondaire. Il hésite donc à adhérer au principe voulant que l'on confère au ministre des Travaux publics le pouvoir de décider quel genre de pont il convient de construire sur une rivière. Il préfère que la loi demeure inchangée.

Le bill est lu la seconde fois et renvoyé à un comité général «d'hui en huit jours».

LE RECENSEMENT

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre se réunit en comité, sous la présidence de **l'honorable M. Wark**, afin d'examiner le bill pour amender l'Acte du recensement.

Le comité lève sa séance et rapporte le bill avec un amendement.

Le rapport est adopté.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, March 16, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

ROUTINE

Hon. Mr. Hazen gave notice of a series of enquiries connected with the admission of British Columbia into the Union.

Hon. Mr. Ryan presented a petition from traders in Montreal concerning rawhides.

Hon. Mr. Aikins laid on the table certain papers respecting the withdrawal of troops from the provinces.

THE GEOLOGICAL REPORT

Hon. Mr. Dickey asked if the Government could give the House some information respecting literary societies to whom the Geological Report had been sent, as he wished to know if the numerous associations in the Maritime Provinces would receive any.

Hon. Mr. Aikins replied that a certain number of copies had been sent to the local Governments for distribution among literary associations.

SALARIES OF THE LIEUTENANT GOVERNORS

Hon. Mr. Miller said that it was now pretty generally admitted that in fixing the salaries of the Lieutenant Governors of the various provinces, at the commencement of Confederation, a great mistake had been made, and that the amounts were altogether inadequate to the dignity and responsibility of the position. That was felt still more by comparing with those salaries the large amount given to the Governor General of the Dominion, who had to live in a remote city of Canada. Neither was it fair that there should be a distinction between the smaller and larger provinces. A Lieutenant Governor in Nova Scotia occupied a position involving more expense and responsibility, in some respects, than were entailed upon the same functionaries elsewhere, inasmuch as Halifax was the headquarters of the army and navy, and was frequently visited by foreign men of war, which, in the latter case, necessitated international as well as local courtesies and hospitality. Therefore, any gentleman holding the position must feel that the expense to which he was necessarily put in properly sustaining his dignity was much beyond that of any other Lieutenant Governor of the Dominion. He was of the opinion that the salaries of all those officers had been fixed at too

LE SÉNAT

Le jeudi 16 mars 1871

La séance est ouverte à trois heures.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Hazen donne avis d'une série d'interpellations relatives à l'admission de la Colombie-Britannique au sein de l'Union.

L'honorable M. Ryan présente la pétition d'un groupe de commerçants de Montréal, concernant les peaux crues.

L'honorable M. Aikins dépose sur la table des documents relatifs au retrait des troupes cantonnées dans les provinces.

LE RAPPORT GÉOLOGIQUE

L'honorable M. Dickey demande si le gouvernement est à même de fournir des renseignements au sujet des sociétés littéraires auxquelles on a adressé le Rapport géologique. De plus, il désire savoir si les nombreuses associations des provinces Maritimes en recevront également.

L'honorable M. Aikins répond qu'un certain nombre d'exemplaires ont été envoyés aux gouvernements locaux pour être distribués aux associations littéraires.

TRAITEMENTS DES LIEUTENANTS-GOUVERNEURS

L'honorable M. Miller déclare qu'il est maintenant généralement admis qu'une grave erreur a été commise au moment de fixer les traitements des lieutenants-gouverneurs des différentes provinces du Canada, au lendemain de la Confédération, et que les montants accordés ne conviennent nullement à la dignité et à l'importance de la charge. Cette anomalie ressort d'autant plus lorsque l'on compare ces traitements au montant considérable accordé au Gouverneur général de la Puissance qui, lui, doit vivre dans une ville reculée. Il n'est pas équitable non plus d'établir une distinction entre les provinces selon leur étendue. Un lieutenant-gouverneur occupe en Nouvelle-Écosse une charge plus onéreuse et plus lourde de responsabilités, sous certains rapports, qu'ailleurs au pays, dans la mesure où les quartiers-généraux de l'armée et de la marine sont situés à Halifax et que la ville reçoit fréquemment la visite de vaisseaux de guerre étrangers envers qui il faut observer, lors de leur passage, les politesses et l'hospitalité reconnues par les usages internationaux et locaux. Par conséquent, tout dignitaire occupant cette charge doit se rendre compte que les dépenses qu'il doit encourir pour exercer convenablement ses fonctions sont de beaucoup supérieures à celles

low a rate, and it was not consistent with the dignity of the several provinces, nor was it just to those personally concerned, that gentlemen occupying the chief executive position should be obliged to draw upon their own private means as some of them were now obliged to do—as the Lieutenant Governor of Nova Scotia must certainly be forced to do at the present time. He did not make those remarks with the view of finding fault with the Government, for he had no doubt that the motive which actuated them in fixing the salaries was one of economy; but still he was convinced that since the system of union was working so satisfactorily and there was already a large surplus revenue, we were at length in a condition to do justice to these important public functionaries. With these remarks, he asked whether it is the intention of the Government to take steps during the present Session to equalize the salaries of the Lieutenant Governors of the several provinces of the Dominion by increasing the salaries of those officers in Nova Scotia and New Brunswick.

Hon. Mr. Campbell replied that he did not think it would at all tend to the convenience or despatch of the public business that the House should enter into lengthy discussions on mere enquiries. He did not mean to say that his honourable friend had departed from the rule which was read from May yesterday by the honourable Speaker, but, at the same time, he thought it was very desirable that honourable gentlemen should confine themselves as closely as possible to the subject matter of the enquiry. As respects the salaries of the Lieutenant Governors, they had been fixed under the impression that they would be quite adequate to the position after Confederation. It was thought that a Lieutenant Governor in Ontario and Quebec would be subject to larger expense than in Nova Scotia and New Brunswick, where the population was not so great, and the capitals were not so large. There was much force in the remarks of his honourable friend respecting the Lieutenant Governor in Nova Scotia, who was necessarily subject to larger expense than he would be at a place like Fredericton, which was not the headquarters for the army and navy. His honourable friend might be right in saying that the salaries of the Lieutenant Governors were inadequate, but he presumed that they were thought to be sufficient at the time they were fixed, inasmuch as those officers would not exactly occupy the position the same functionaries did previous to Confederation. Perhaps, in the desire to be economical, there was not a sufficient compre-

des autres lieutenants-gouverneurs de la Puissance. Le sénateur est d'avis que les traitements versés à ces dignitaires sont trop peu élevés, et aussi que l'on déroge à la dignité des diverses provinces tout en commettant une injustice envers les intéressés en obligeant le titulaire de la charge la plus élevée de l'exécutif dans chaque province à recourir à ses ressources personnelles, comme c'est le cas aujourd'hui pour certains d'entre eux et certainement pour le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur ne fait pas ces remarques dans le but de reprocher quoi que ce soit au Gouvernement, car il ne doute pas que c'est par souci d'économie que les traitements ont été fixés à cette échelle; cependant il se dit convaincu que, puisque le régime de l'union fonctionne d'une manière si satisfaisante et qu'il dispose d'un revenu excédentaire appréciable, le Gouvernement est largement en mesure de rendre justice à l'importance de ces charges publiques. Outre ces remarques, il demande si le Gouvernement a l'intention de prendre les mesures nécessaires au cours de la présente session pour égaliser les traitements des lieutenants-gouverneurs des différentes provinces de la Puissance en augmentant celui des titulaires de cette charge en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. Campbell répond qu'il ne pense pas qu'il serait convenable ni expéditif pour les affaires du Sénat qu'il s'éternise en discussions sur de simples interpellations. Il ne veut pas dire par là que son estimé collègue a enfreint la règle de May lue la veille par l'honorable président, mais plutôt qu'il est souhaitable que les honorables sénateurs s'en tiennent autant que possible au sujet même de l'interpellation. En ce qui concerne les traitements des lieutenants-gouverneurs, ils ont été fixés avec l'idée qu'ils viendraient tout à fait à la charge après l'avènement de la Confédération. On a considéré que les lieutenants-gouverneurs d'Ontario et du Québec ont de plus grands frais que leurs collègues de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où la population est moindre et la capitale peu étendue. Il y a beaucoup de vrai dans les remarques de son honorable collègue concernant le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse dont la charge comporte nécessairement des dépenses supérieures à ce qu'elles seraient à Fredericton, qui n'est pas le quartier général de l'armée et de la marine. Son honorable collègue a peut-être raison de dire que les traitements des lieutenants-gouverneurs sont insuffisants; pour sa part, il présume qu'au moment où les traitements ont été fixés, ils ont semblé adéquats, compte tenu du fait que lesdits fonctionnaires n'allaient pas remplir les mêmes fonctions que leurs homologues d'avant la Confédération. Le souci d'économie a peut-être primé sur une appréciation adéquate des frais à

hension of the expense which those officers would be called upon to meet. Without going further into the subject, he would reply to the question of the honourable gentleman by stating that it was not the intention of the Government to introduce during the present session any measure for the equalization of the salaries of the Lieutenant Governors of the several provinces of the Dominion.

Hon. Mr. Dickey said, in addition to what had been already stated, it might be mentioned that Halifax was the port of call for steamers connecting between Europe and the United States, and in that way there was some additional responsibility and expense thrown upon the gentleman who now occupied the high position in Nova Scotia. His honourable friend (Sir E. Kenny), who so worthily of late filled the position (cheers), would perhaps be able to corroborate his remarks in this particular. Whilst he entirely concurred in the strict liberal correctness of the rule which the Hon. Postmaster General had laid down, yet he might be allowed to say that he did not observe that the rule in respect to the lowering of the salaries had been enforced in any other dependencies of the Empire.

THE CENSUS

In pursuance with the order of the day.

The Bill to amend the Census Act was read a third time and passed.

PUBLIC PRINTING

Hon. Mr. Simpson presented the fifth report of the Joint Committee on Printing in reference to the printing of certain public documents.

Ordered that the report be taken into consideration on Monday next.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Sanborn expressed the hope that the resolutions relative to the admission of British Columbia into the Confederation would be introduced into the Senate simultaneously with the resolutions in the House of Commons. It was not agreeable to gentlemen to be obliged to discuss such questions when they had been worn threadbare in another place.

Hon. Mr. Campbell said that the resolutions would have to originate in Committee of the Whole, in the House of Commons, for they involved a charge on the revenue, and therefore the question would be first taken up in the other branch. He was, however, very desirous of meeting the views of the Senate, and would consider the question.

Hon. Mr. Miller said that the British North America Act, providing for the union of the

envisager. Sans entrer dans des détails, et pour répondre à la question, de l'honorable sénateur, il fait remarquer qu'il n'est pas de l'intention du Gouvernement de présenter durant la présente session de mesures en vue d'égaliser les traitements des lieutenants-gouverneurs des différentes provinces de la Puissance.

L'honorable M. Dickey, suite à ces commentaires, fait valoir que Halifax étant le port d'escale des bateaux à vapeur entre l'Europe et les États-Unis, certaines responsabilités et dépenses supplémentaires incombent au titulaire de cette haute charge en Nouvelle-Écosse. Son honorable collègue (Sir E. Kenny) qui l'a occupée récemment avec beaucoup de mérite (applaudissements) est peut-être en mesure de corroborer ces remarques. Bien qu'il soit entièrement d'accord avec la rigueur toute «libérale» de la règle que l'honorable ministre des Postes a formulée, il se permet de souligner qu'il n'a pas constaté que la règle relative à la réduction des traitements avait été mise en application dans aucune autre colonie de l'Empire.

RECENSEMENT

Conformément à l'ordre du jour, le projet de loi visant à amender la Loi sur le recensement a été accepté en troisième lecture.

IMPRESSIONS

L'honorable M. Simpson présente le 5^e rapport du Comité conjoint des impressions du Sénat et de la Chambre des communes sur l'impression de certains documents officiels.

Il est ordonné que le rapport soit étudié le lundi suivant.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable M. Sanborn exprime le souhait que les résolutions relatives à l'admission de la Colombie-Britannique dans la Confédération soient présentées au Sénat en même temps qu'à la Chambre des communes, car il n'est pas convenable que les sénateurs aient à débattre des questions qui ont déjà été vidées autre part.

L'honorable M. Campbell dit que ces résolutions doivent émaner du Comité plénier de la Chambre des communes parce qu'elles impliquent un déboursé sur les revenus, et que par conséquent la question doit d'abord être étudiée par l'autre Chambre. Par contre, il souhaite vivement se conformer à l'avis du Sénat et il examinera la question.

L'honorable M. Miller dit que l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique prévoyant

provinces, had been first introduced in the House of Lords, with those portions referring to taxation in brackets. He did not see why a similar course could not be pursued in the present case.

Hon. Mr. Campbell said that the Bill in question did not involve taxation on the people of England.

Hon. Mr. Sanborn contended that the Senate had a right to take up the question of the policy of admitting British Columbia, and discuss it at full length.

Hon. Mr. Campbell again said he was anxious to meet the wishes of the House—all that he desired was to proceed in conformity with constitutional usage.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that a Bill providing for a change in the Post Office Department came first before that House, and he did not see why the Senate should be denied the same privilege now, unless indeed it was to be denuded of a great share of its proper responsibility.

Hon. Mr. Campbell said that he did not wish to see the House place itself in the undignified position of taking up a measure which it could not carry out. The Senate might decide it was wise to annex British Columbia, and subsequently find that a resolution had been passed in the House of Commons refusing to charge the public revenues with the necessary amount of money. His own experience, certainly, respecting the Post Office Act, was not such as to induce him to repeat it. He must add that he yielded to no one in the earnest desire to do everything possible to promote the usefulness of the Senate.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that the resolutions providing for union were first introduced in the Legislative Council of Canada in 1867 by the late Sir E. Taché, and he thought it was equally allowable to follow the same course now.

Hon. Mr. Campbell was not quite sure that the resolutions introduced in the Council were identical with those taken up in the Legislative Assembly, but, in any case, they involved an address to the Queen asking for a new constitution. The proposed resolutions involved a charge on the public revenues of Canada herself.

Hon. Mr. Hazen was understood to suggest that the House might go into Committee on the Message of His Excellency relative to the Union, recently submitted to the House, and then a resolution might be moved in due form.

l'union des provinces a d'abord été présenté à la Chambre des Lords, les parties relatives à la fiscalité ayant été mises entre parenthèses. Il ne voit pas pourquoi une procédure similaire ne pourrait pas être adoptée dans le cas présent.

L'honorable M. Campbell déclare que le projet de loi en question n'impliquait pas une imposition du peuple anglais.

L'honorable M. Sanborn soutient que le Sénat a le droit d'étudier la question de l'admission de la Colombie-Britannique dans la Confédération et de la débattre en profondeur.

L'honorable M. Campbell réitère son désir de se conformer à l'avis de la Chambre—souhaite simplement que les usages constitutionnels soient observés.

L'honorable M. Letellier de St Just dit qu'un projet de loi visant des changements au ministère des Postes a d'abord été présenté à la Chambre et qu'il ne voit pas pourquoi le Sénat se verrait retirer maintenant ce même privilège à moins qu'il ne soit question de le déjouer d'une part importante de ses responsabilités.

L'honorable M. Campbell dit qu'il ne souhaite pas voir le Sénat s'attarder à examiner une mesure qu'il ne peut faire appliquer. Le Sénat pourrait bien décider qu'il serait sage d'annexer la Colombie-Britannique et découvrir par la suite l'adoption par la Chambre des communes d'une résolution refusant de libérer les sommes nécessaires. Sa propre expérience relativement à la Loi sur les Postes a été telle qu'il ne souhaite aucunement la voir se répéter. Il tient à ajouter que personne ne peut désirer promouvoir l'efficacité du Sénat plus sincèrement que lui.

L'honorable M. Letellier de St Just dit que les résolutions concernant l'Union ont été présentées au Conseil législatif du Canada pour la première fois en 1867 par feu Sir E. Taché, et il pense que l'on pourrait tout aussi bien adopter la même procédure maintenant.

L'honorable M. Campbell n'est pas tout à fait certain que les résolutions présentées au Conseil étaient identiques à celles qui avaient été discutées à l'Assemblée législative, mais en tout cas elles contenaient une adresse à la Reine demandant une nouvelle constitution. Les résolutions proposées comportaient des charges établies sur les revenus publics.

L'honorable M. Hazen semble suggérer que la Chambre se forme en comité afin d'étudier le message de Son Excellence concernant l'Union, récemment soumis à la Chambre, et l'on pourrait ensuite demander l'adoption d'une résolution en bonne et due forme.

THE CANAL COMMISSION

Hon. Mr. Dickey asked the Government if the report of Canal Commissioners was ready to be submitted to the House.

Hon. Mr. Campbell replied that the Government had received a report of the majority of the Commissioners, also a report of a single member dissenting from the others. The first had been printed, and would be submitted with the other in manuscript.

BILL

Hon. Mr. Wilmot introduced a Bill to extend the provisions of the Act of the late province of Canada, respecting the Synod of the Church of England, to New Brunswick.

The House then adjourned.

COMMISSION DU CANAL

L'honorable M. Dickey demande au Gouvernement si le rapport des membres de la Commission du Canal était prêt à être déposé en Chambre.

L'honorable M. Campbell répond que le Gouvernement a reçu un rapport majoritaire des commissaires ainsi que le rapport du seul membre dissident. Le premier rapport a été imprimé et sera présenté avec l'autre rapport qui demeurera sous forme manuscrite.

**ÉGLISE D'ANGLETERRE AU
NOUVEAU-BRUNSWICK**

L'honorable M. Wilmot présente un bill pour étendre à la province du Nouveau-Brunswick l'effet de l'Acte de la Législature de la ci-devant province du Canada relatif au Synode de l'église d'Angleterre au Nouveau-Brunswick.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Friday, March 17, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

THE CURRENCY

Hon. Mr. Hazen (who was only imperfectly heard) gave notice of certain enquiries respecting the currency, and wished particularly to know if it was really the intention of the Government, during the present Session, to carry the measure which they had introduced in the House of Commons. When the country saw a measure postponed day after day at the request of a small minority, it was time to ask the Government if they were sincere. It was only necessary to present a petition from some Halifax bankers to force the Government to hesitate on a matter of public policy on which they should, by this time, have made up their minds.

Hon. Mr. Miller did not wish to call the honourable member to order, but it was not fair of that honourable gentleman to take advantage of such an occasion to make reflections upon Nova Scotia and her representatives in that House, and elsewhere. No doubt the honourable gentleman felt the want this Session of that inspiration which he had formerly in the presence of an honourable gentleman who was not now on those Benches. Now that the Government had taken up the question of the currency, he believed that the majority of the representatives from Nova Scotia—he could certainly speak for himself—were willing to submit to some temporary inconvenience in view of the general interests of the Dominion. The honourable member desired to know who was to bear the expense incurred on account of Nova Scotia notes having been accepted at St. John as legal tender for customs duties. That arrangement was purely in the interests of the trade and commerce of St. John, and under those circumstances it was clearly the duty of the Government to charge the province of New Brunswick with any loss that might have arisen. (Laughter.) If the honourable member desired to discuss any Nova Scotia question with the members from that province, he should pursue the proper course, and they would gladly meet him.

Hon. Mr. Wilmot suggested if the honourable member should not add to his notice some reference to the cost of removing the silver nuisance.

Hon. Mr. Hazen disclaimed any intention of attacking Nova Scotia. It was known that she had already succeeded for some time in deferring the measure of the assimilation of the currency, and he wished now to find whether

LE SÉNAT

Le vendredi 17 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

LA MONNAIE

L'honorable M. Hazen (qu'on entend mal) dépose un avis d'interpellations concernant la monnaie et désire notamment savoir si le Gouvernement a vraiment l'intention de faire adopter au cours de la présente session la mesure qu'il a présentée devant la Chambre des communes. Après avoir vu le Gouvernement différer une mesure de jour en jour, à la requête d'une petite minorité, il est temps de demander au Gouvernement s'il est sincère. Une simple pétition déposée par quelques banquiers de Halifax a suffi à faire hésiter le Gouvernement sur une question de politique générale au sujet de laquelle il devrait aujourd'hui s'être fixé une ligne de conduite.

Sans désirer rappeler son collègue à l'ordre, **l'honorable M. Miller** tient à faire remarquer qu'il est déloyal de la part de son honorable collègue de profiter d'une telle occasion pour critiquer la Nouvelle-Écosse et ses représentants au Sénat et ailleurs; sans doute l'honorable sénateur se sent-il, durant cette session, dépourvu de l'inspiration que lui donnait un honorable sénateur qui ne siège pas aujourd'hui à cette Chambre. Maintenant que le Gouvernement a abordé la question monétaire, le sénateur pense que la majorité des représentants de la Nouvelle-Écosse—il peut certainement parler pour lui-même—consentent à subir un inconvénient temporaire, dans le souci de l'intérêt général de la Puissance. L'honorable Membre désire savoir qui supportera les frais occasionnés par l'acceptation, à Saint-Jean, des billets de la Nouvelle-Écosse en paiements libératoires de droits de douanes. Cette mesure servait exclusivement les intérêts du commerce de Saint-Jean, et dans ces circonstances, il incombe au Gouvernement d'imputer à la province du Nouveau-Brunswick toute perte encourue (Rires). Si l'honorable sénateur désire discuter de toute question relative à la Nouvelle-Écosse avec les représentants de cette province, il prendra les dispositions voulues, et ceux-ci le rencontreront avec plaisir.

L'honorable M. Wilmot suggère à son honorable collègue d'ajouter à son interpellation un mot au sujet du coût de l'abandon de la livre sterling.

L'honorable M. Hazen se défend d'avoir l'intention d'attaquer la Nouvelle-Écosse. On sait que cette dernière a déjà réussi à différer depuis un certain temps la mesure visant à lui faire adopter la monnaie de la Puissance, et

her representatives were to be equally successful this Session.

L'honorable sénateur se demande maintenant si les représentants de cette province réussiront aussi bien durant la présente session.

MANITOBA

Hon. Mr. Dickson enquired if the Government had received any corroboration of the rumors respecting troubles having broken out in the new province of Manitoba.

Hon. Mr. Campbell—We have news from Manitoba this morning, from Winnipeg to the 1st and from St. Cloud to the 16th instant, concerning the elections now in progress; but not a word is said about any disturbances having taken place at Winnipeg. (Cheers).

MANITOBA

L'honorable M. Dickson demande si le Gouvernement a reçu confirmation de la rumeur selon laquelle des troubles auraient éclaté dans la nouvelle province du Manitoba.

L'honorable M. Campbell: Nous avons reçu des nouvelles du Manitoba ce matin. Winnipeg nous a envoyé un rapport, jusqu'au 1^{er} de ce mois, sur les élections présentement en cours, et Saint-Cloud jusqu'au 16; aucune allusion n'est faite à de quelconques troubles (applaudissements).

MESSAGE

A Message was received from the House of Commons informing the Senate that they had adopted amendments to Census Bill and passed an Act providing for the prevention of corrupt practices in relation to the collection of the revenue. The latter Bill ordered to be read a second time on Monday next.

The House then adjourned.

MESSAGE

La Chambre des communes a fait parvenir au Sénat un message par lequel elle l'informe qu'elle a apporté des amendements au bill du recensement, et adopté une loi visant à prévenir la corruption en matière de perception des recettes fiscales. On fixe la deuxième lecture du bill au lundi suivant.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Monday, March 20, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

INTEREST

Hon. Mr. Dever gave notice of an enquiry respecting the regulation of a common rate of interest throughout the Dominion.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Hazen deferred his enquiry, respecting the admission of British Columbia into the Union until to-morrow.

RICHIBUCTOU

Hon. Mr. Wark—In putting the question respecting Richibuctou on a former occasion, I stated very fully the necessity of some improvement being made in that harbour. I am now happy to learn that the Minister of Public Works has given a pledge that a dredge, which has been purchased in Scotland, will be first employed next season in the harbour. I stated also on the former occasion—and I repeat it now—that mere dredging will not be sufficient to make any permanent improvement. It is absolutely necessary that some permanent structure should be constructed as soon as possible, and therefore it is that I put the present question:

Whether it is the intention of the Government to include in the Estimates for the present year any sum of money to provide for the permanent improvement of the harbour of Richibuctou?

Hon. Mr. Mitchell—I may state, in answer to the honourable gentleman, that the Government have not failed to consider the advisability of improving the harbour of Richibucto. He says that the Minister of Public Works had made arrangements for obtaining a dredge which would be first employed on that harbour. Now if he based such a statement on anything I said the other day, I wish to set him right.

Hon. Mr. Wark—I never said so.

Hon. Mr. Mitchell—I stated that the Minister of Public Works had taken steps to obtain a suitable dredge for the improvement of the harbours of the North Shore, and that doubtless it would be employed at Richibuctou during the current year. I also added that there was a sum in the Estimates for dredging—\$30,000—in connection with that boat. The honourable member has also stated that he

LE SÉNAT

Le lundi 20 mars 1871

La séance est ouverte à 3 heures.

INTÉRÊT

L'honorable **M. Dever** dépose un avis d'interpellation portant sur l'établissement d'un taux d'intérêt commun à travers toute la Puissance.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable **M. Hazen** remet au lendemain son interpellation concernant l'admission de la Colombie-Britannique au sein de l'Union.

RICHIBOUCTOU

L'honorable **M. Wark**: Lorsque j'ai eu l'occasion précédemment d'évoquer Richibouctou, j'ai bien souligné la nécessité d'améliorer ce havre. Je suis maintenant heureux d'apprendre que le ministre des Travaux publics a promis qu'on draguerait le port pour la première fois la saison prochaine, à l'aide d'une drague achetée en Écosse. J'avais de plus affirmé à cette même occasion qu'un simple dragage n'apportera pas d'amélioration permanente. Il s'avère indispensable de construire une structure permanente dès que possible, et cela m'amène à poser la question suivante:

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'inclure dans le budget des dépenses de l'année en cours un montant quelconque pour l'amélioration permanente du havre de Richibouctou?

L'honorable **M. Mitchell**: En réponse à l'honorable sénateur, je puis affirmer que le Gouvernement n'a pas manqué d'examiner l'opportunité d'améliorer le havre de Richibouctou. L'honorable **M. Wark** déclare que le ministre des Travaux publics a conclu une entente en vue de l'obtention d'une drague qui serait d'abord utilisée dans ce havre. Si sa déclaration repose sur ce que j'ai dit l'autre jour, j'aimerais rétablir les faits.

L'honorable **M. Wark**: Je n'ai jamais rien dit de tel.

L'honorable **M. Mitchell**: J'ai déclaré que le ministre des Travaux publics avait pris des dispositions pour obtenir une drague pouvant servir à l'amélioration des havres de la Rive Nord, et que celle-ci serait sans doute utilisée à Richibouctou au cours de cette année. J'ai aussi ajouté que le budget des dépenses prévoyait de consacrer un montant—\$30,000—au dragage effectué par ce bateau. L'honorable sénateur

believes that simple dredging will not be sufficient. Now I may tell him that the local representative of the County of Kent (Mr. Renaud) last year pressed on the Minister of Public Works the necessity of making permanent improvements on the harbour, and in consequence of those representations, the Minister of Public Works engaged a suitable person to watch the currents and effects of the ice on the harbour in order to make a report which would enable the Government to see what was necessary to be done to improve it. As soon as that report is made, the matter will receive the most serious consideration of the Minister of Public Works and of the Government.

PRINTING

Hon. Mr. Simpson moved the adoption of the fifth report of the Joint Committee on Printing.

The motion was carried.

NEW BRUNSWICK SYNOD BILL

Hon. Mr. Wilmot moved the second reading of the Bill to extend provisions of the Church of England Synod Act to New Brunswick; and, in doing so, stated that the object was simply to enable the Synod of that province to join the Synod of Canada, and that all parties had agreed to its passage.

Hon. Mr. Hazen seconded the motion.

The Bill was read a second time and referred to the Committee on Standing Orders and Private Bills.

COLLECTION OF REVENUE

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill (House of Commons) to prevent corrupt practices in connection with the collection of the revenue. Its object, he stated, was to punish officers of the inland revenue who might take bribes as well as those persons who might offer such.

Hon. Mr. Mitchell seconded the motion.

The Bill was read a second time.

The House then adjourned.

croit de plus qu'un simple dragage ne suffira pas. Or je puis lui dire que le député du comté de Kent [M. Renaud] a insisté l'année dernière auprès du ministre des Travaux publics sur la nécessité d'apporter des améliorations permanentes au havre, et que suite à ces exhortations, le ministre des Travaux publics a chargé un spécialiste d'étudier les courants et les effets de la glace sur le port, afin de présenter un rapport qui permettra au Gouvernement de déterminer les améliorations à apporter. Dès que ce rapport sera prêt, la question sera examinée très soigneusement par le ministre des Travaux publics et le Gouvernement.

LES IMPRESSIONS

L'honorable M. Simpson propose l'adoption du cinquième rapport du Comité conjoint des impressions.

La motion est adoptée.

ÉGLISE D'ANGLETERRE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'honorable M. Wilmot propose la deuxième lecture du bill intitulé: «Acte pour étendre à la province du Nouveau-Brunswick l'effet de l'acte de la législature de la ci-devant province du Canada relatif au Synode de l'église d'Angleterre en Canada»; il affirme que ce bill ne vise qu'à permettre au Synode de cette province de se joindre au Synode du Canada et que les parties en cause se sont montrées favorables à son adoption.

L'honorable M. Hazen appuie la proposition.

Le bill passe en deuxième lecture puis est renvoyé au Comité des ordres permanents et des bills d'intérêt privé.

PERCEPTION DU REVENU

L'honorable M. Campbell propose la deuxième lecture du bill de la Chambre des communes intitulé: «Acte pour prévenir la corruption relativement à la perception du revenu». Ce bill, déclare-t-il, vise à condamner les fonctionnaires du fisc qui se sont laissés soudoyer, ainsi que leurs corrupteurs.

L'honorable M. Mitchell appuie la proposition.

Le bill est lu pour la deuxième fois.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Tuesday, March 21, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

PRIVATE BILLS

Hon. Mr. Sanborn presented a favorable report from the Committee on Standing Orders and Private Bills respecting petitions from Molson's Bank; Merchants' Bank; Mechanics' Bank; Kingston Board of Trade; Corporation of Owen Sound; Edward Blake and others; S. M. Ryerson and others; Jacques Cartier Bank. On motion of Hon. Mr. Sanborn, the 51st rule respecting certain of the foregoing petitions was suspended.

CURRENCY

Hon. Mr. Hazen made the following enquiry: "What expense has been incurred at St. John up to 1st March, 1871, in receiving, at the Treasury, uncurrent Nova Scotia notes? What amount has been so received up to that date? Has such expense been borne by the Dominion or the province of Nova Scotia, and whether the arrangement will be continued during the present year?"

Hon. Mr. Campbell replied that the Government could not furnish the required information to the first of March, but would gladly do so to the first of January.

Hon. Mr. Hazen agreed to amend the enquiry.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Miller then said: have the Government come to any conclusion with regard to the course they intend to pursue with respect to the debate in the Senate on the resolutions providing for the admission of British Columbia into the Union?

Hon. Mr. Campbell replied that the proposition which was made by my honourable friend from Wellington Division, in the province of Quebec, and urged by other honourable gentlemen opposite, had the attentive consideration of the Government, especially of those who are members of this House. We are anxious, as I before said, to endeavour in every way to meet the wishes of the Senate by placing as much as possible within its original jurisdiction. We have, therefore, very carefully considered the proposition whether it be possible to forward the resolutions *pari passu* in each house; but we have found that this plan must be attended

LE SÉNAT

Le mardi 21 mars 1871

La séance est ouverte à 3 heures.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'honorable M. Sanborn, du Comité des ordres permanents et des bills privés, dépose un rapport favorable sur les pétitions présentées par la banque Molson, la banque des Marchands, la banque des Artisans, la chambre de commerce de la cité de Kingston, la corporation de la ville d'Owen Sound, la banque Jacques Cartier, de même que les pétitions d'Edward Blake et autres, et S. M. Ryerson et autres. Sur motion de l'honorable M. Sanborn, on suspend la 51^{ième} règle concernant certaines de ces pétitions.

LA MONNAIE

L'honorable M. Hazen adresse l'interpellation suivante: «Quels ont été, jusqu'au 1^{er} mars 1871, les frais encourus par la Trésorerie de Saint-Jean (N.B.) pour honorer les billets de la Nouvelle-Écosse qui n'ont plus cours? Quel montant a ainsi été versé jusqu'à ce jour? Cette dépense a-t-elle été supportée par la Puissance ou par la province de la Nouvelle-Écosse, et l'entente sera-t-elle maintenue durant l'année en cours?»

L'honorable M. Campbell répond que le Gouvernement ne peut fournir de relevé allant jusqu'au 1^{er} mars, mais qu'il produira volontiers les chiffres au 1^{er} janvier.

L'honorable M. Hazen accepte d'amender l'interpellation.

COLOMBIE BRITANNIQUE

L'honorable M. Miller s'enquiert: Le Gouvernement a-t-il décidé quelle ligne de conduite il entend adopter à l'égard du débat qui se déroule au Sénat sur les propositions tendant à l'admission de la Colombie-Britannique au sein de l'Union?

L'honorable M. Campbell répond: La proposition déposée par mon honorable ami de la circonscription de Wellington, province de Québec, et appuyée par d'autres honorables collègues de l'opposition, a été prise en considération par le Gouvernement, en particulier par les membres de cette Chambre. Nous sommes désireux, ainsi que je l'ai déjà dit, de tenter de toutes les façons de répondre aux désirs du Sénat en élargissant en autant que possible sa compétence. Nous avons donc très sérieusement étudié la proposition portant sur la possibilité d'étudier les résolutions *pari passu* dans les deux Chambres, mais nous sommes

with great inconvenience. There were two ways by which we might bring up the question. One I mentioned when the matter was before the House the other day, and that was, as soon as the House of Commons had spoken upon the expenditure which the scheme would involve, then the resolutions might proceed *pari passu* in each branch. My honourable friend for Wellington Division very properly observed that if the House of Commons pronounced on the subject under such circumstances, there would be a full debate on the question, and it would necessarily come before us under considerable disadvantage. Another plan would have been to eliminate from the resolutions all those parts which relate to the revenue; but that would have taken from the resolutions much of the interest that belongs to them, and deprived the members of the opportunity of referring to many important considerations connected with the question. This House is undoubtedly entitled to a full discussion of these resolutions as a whole. But I think honourable gentlemen will agree with me that, before we pronounce on them as a whole, we should have the entire case before us. In that phase, we might well include the opinion of the House of Commons on those clauses which affect the revenue. However much we might have it in our power to pronounce on the subject, the opinion of the other branch of the Legislature—especially charged with public expenditures, and directly responsible to the people—should have very great influence with members of this House and must, necessarily, form a very important element in the consideration of the whole question. I therefore feel, honourable gentlemen, that we cannot satisfactorily take up these resolutions or dispose of them until we have that information before us. Suppose the resolutions are taken up in this branch, and members actuated by feelings which are more likely to be found in a body which does not possess the enthusiasm of youth, or that sanguine temperament which may exist elsewhere, should arrive at the conclusion that the scheme was dangerous, that it involved a very great expenditure, and that we were not prepared to assume such a responsibility, (hear, hear) and consequently should decide against the passage of these resolutions. When we had come to this decision, we might be met by the news that the other branch of the Legislature had taken a different view—that it was more hopeful as to the future—that it saw this new territory peopled by thousands and bustling with enterprise and activity, and that there was no danger whatever in adopting the scheme. Then we would place this House in a position which any one anxious for its usefulness would not wish to see it in. Or suppose we arrived at a different conclusion—that it involved nothing hazardous, whilst the other branch of the Legislature pronounced a contrary opinion. We would

aperçus que ce projet comporte un grand inconvénient. Il y a deux façons d'aborder la question. La première, que j'ai mentionnée lorsque le Sénat a abordé le sujet l'autre jour, consiste à étudier les résolutions *pari passu* dans les deux Chambres aussitôt que la Chambre des communes aura discuté de la dépense que le projet entraînera. Le sénateur de Wellington a remarqué avec justesse que si la Chambre des communes se prononçait sur ce sujet, dans de telles circonstances, il s'ensuivrait un débat exhaustif avant même que la question nous soit soumise, ce qui ne serait certes pas d'un grand profit. Une autre solution aurait été d'exclure tout ce qui dans les résolutions a trait au revenu; mais agir de la sorte équivaldrait à retrancher la partie la plus intéressante et à empêcher les membres d'étudier plusieurs des aspects importants reliés à la question. Le Sénat est sans aucun doute habilité à discuter à fond l'ensemble des résolutions; les honorables sénateurs admettront sans peine qu'avant de nous prononcer sur l'ensemble, il conviendrait que nous soyons saisis de toute la question. Il me semble que nous pouvons, à ce stade-ci de nos travaux, faire entrer en ligne de compte l'opinion de la Chambre des communes sur les dispositions touchant le revenu. Quel que soit notre pouvoir en la matière l'opinion de l'autre Chambre, chargée expressément des dépenses publiques et responsable devant le peuple, doit nécessairement nous influencer et jouer un rôle important dans l'étude globale de la question. Dès lors, honorables collègues, nous ne pouvons, semblait-il, aborder ces résolutions ou statuer sur elles de façon satisfaisante sans avoir ces renseignements en mains. Supposons que nous prenions ces résolutions en considération: alors, mus par des sentiments susceptibles de prévaloir au sein d'un groupe ne possédant pas l'enthousiasme de la jeunesse, ni le tempérament sanguin qu'on retrouve chez certains, nous serions portés à conclure qu'il est prématuré d'assumer la responsabilité de ce projet risqué et coûteux, (Bravo!) et nous nous prononcerions contre l'adoption de ces résolutions. Une fois prise une telle décision, on nous aviserait peut-être que la Chambre des communes, plus optimiste, a envisagé la question d'une façon différente, anticipe un peuplement rapide accompagné de prospérité économique pour ce nouveau territoire et ne voit, de son côté, aucun danger dans l'adoption du projet. Nous aurions alors placé le Sénat dans une situation difficile, que ne souhaitent certes pas ceux qui veulent lui conserver son rôle. À l'inverse, supposons que nous décidions que le projet ne présente aucun risque, tandis que l'autre Chambre est de l'avis contraire; le Sénat se trouverait alors dans une situation encore plus délicate. Étant donné que nous sommes, des deux Chambres, celle qui reçoit les projets de loi en second lieu et que notre rôle consiste plutôt à réviser des projets

be placed in a still more delicate position. As we are in most respects the branch of the Legislature before which schemes come in the second instance, as we are rather a body for the revision of schemes emanating in the other House, we cannot legitimately pass measures like this in the first place. Therefore, after the fullest consideration, we have come to the conclusion that there is no way in which these resolutions can be passed *pari passu* in each House. I stated the other day that I sympathized with my honourable friend from the Wellington Division in his suggestion, for I feel, as he does, that when a question comes here after it has been fully discussed in the other House, it is divested of a good deal of its interest; but at the same time, I cannot see my way clear in the present instance to pursue any other course than that I have pointed out.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I must call the attention of the Hon. Postmaster General to the fact that it would not be the first time we have discussed a question like the one under consideration. The resolutions respecting the union of all British America were first brought up in the Legislative Council of Canada by the late Sir Etienne Taché, and I cannot understand why there should be any difficulty now in the way of discussing a question of the same nature though of far less magnitude. Those resolutions were a sort of treaty between the provinces—the resolutions in question will also be a *quasi* treaty between Canada and British Columbia. To say that this House shall be only the echo of the other branch of the Legislature is to denude it of all its powers and privileges. If we come to consider the legislation of this House, even during the present session, we find the government itself has introduced and passed measures which have been objected to by the House of Commons. I refer to the measure to amend the Act respecting the protection of the fisheries. I cannot see why we cannot, in all cases, originate measures which touch the great interests of this country, and regret exceedingly to hear the explanation just made by the Postmaster General.

Hon. Mr. Sanborn—I contend that this is a question of policy—a power especially given to us by the Act of Confederation. We have a right, conjointly with the House of Commons, to pass resolutions, and we can also do so independently of that House. We have to take action just as if we knew nothing of their acts. The rule of Parliament, which prevents this House initiating money appropriations, refers to those measures which pass each House and become law. The present, however, are resolutions in which we press on the Imperial Parliament the policy of adding another province to

émanant de l'autre Chambre, nous ne sommes tout simplement pas habilités à adopter de telles résolutions. Par conséquent, et après mûre réflexion, nous avons décidé qu'il est impossible d'adopter ces résolutions «*pari passu*» dans les deux Chambres. J'ai déclaré l'autre jour, que j'étais sensible à l'opinion émise par mon ami le sénateur de Wellington, à savoir qu'une question perd beaucoup de son intérêt pour nous lorsqu'elle a déjà été discutée en détail par l'autre Chambre; cependant, je ne vois pas comment, dans ce cas particulier, nous pourrions suivre une ligne de conduite différente de celle que j'ai exposée.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je dois attirer l'attention de l'honorable ministre des Postes sur le fait que ce n'est pas la première fois que nous délibérons sur une question semblable. C'est au Conseil législatif du Canada que furent soumises pour la première fois, par feu Sir Etienne Taché, les résolutions concernant l'union de l'Amérique britannique. Je ne vois donc pas pourquoi on hésiterait à discuter d'une question analogue mais, beaucoup moins importante. Ces premières résolutions représentaient un genre de traité entre les provinces—tout comme les résolutions en question seront un quasi-traité entre le Canada et la Colombie-Britannique. Dire que le Sénat ne sera que l'écho de l'autre Chambre, c'est le dépouiller de tout son pouvoir et de tous ses privilèges. Si l'on regarde le programme législatif du Sénat, même au cours de la présente session, on s'aperçoit que le gouvernement lui-même a déposé et fait adopter certains projets de loi auxquels la Chambre des communes s'opposait. Je pense, en particulier, à la mesure visant à amender la loi relative à la protection des pêcheries. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas élaborer dans tous les domaines, des lois touchant les intérêts vitaux du pays. Je ne peux que regretter au plus haut point que le ministre des Postes fournisse une telle explication.

L'honorable M. Sanborn: Je soutiens qu'il s'agit ici d'un pouvoir qui nous est expressément conféré par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Nous avons le droit de voter des résolutions soit conjointement avec l'autre Chambre, soit indépendamment d'elle. Nous devons agir sans égard aux décisions de l'autre Chambre. Le règlement du Parlement qui refuse au Sénat l'initiative en ce qui concerne les affectations de fonds, se rapporte aux mesures votées par les deux Chambres et adoptées en tant que lois. Or, par les présentes résolutions, nous pressons le Parlement britannique

the Dominion under the Act which makes provision for the annexation of another colony. I am very much afraid that the motives which induce the Government to come to this conclusion are not such as would tend to make this body influential. If we are that venerable body of which the honourable member has spoken, if we have lost the sprightliness of youth, it is certainly very unsatisfactory to discuss a great question like this when it has undergone the criticisms of such vigorous minds as obtain in the other House. It is said we are a revisory branch, but I am sure we cannot exercise our powers in this way with much energy or usefulness if we can only take up a subject when it is worn threadbare. The Postmaster General says that we should meet this question as if it were something we should approve or disapprove of. That is not the case in my opinion. In respect to a bill which comes from the other branch, we can exercise the revisory power; but when there is a joint Address from each House, there is no such power, for each body expresses an independent opinion; and, therefore, I cannot agree with the Postmaster General as to the impropriety or inconvenience of these resolutions coming before us in the first instance. It is of very little consequence what the Senate says or does when the matter has been fully discussed elsewhere. If we wish to make our influence felt—to obtain a character for usefulness—we must make our opinions known. If we are supposed to possess that wisdom which age should have, if we possess that ability for arriving at a correct decision which we ought to have, then we should express an opinion independently, without reference to what has been done in another place. I very much fear that is not the object in bringing this question first in the House of Commons. It will only come before us when it is utterly impossible to do it justice or make our influence felt throughout the country. That is a good maxim—age for counsel; but our opportunities for making our usefulness evident are decidedly limited.

Hon. Mr. Allan—I regret very much that the Government should have come to the conclusion that the resolutions in reference to British Columbia will not be introduced simultaneously in both Houses. I admit that the argument advanced by the Postmaster General may be true theoretically, but practically I do not expect any such injurious results from the course we hoped would be followed. It appears to me that if this objection to the introduction of the resolutions was sound, the same would apply to any amendment which we might propose to make in the details of the measure. I remember, for instance, when a number of us

d'adopter une politique permettant à une autre province de se joindre à la Puissance, en vertu de la loi qui prévoit l'annexion d'une autre colonie. Je crains que les facteurs qui conduisent le gouvernement à une telle conclusion ne soient pas de nature à rendre le Sénat plus influent. Si nous faisons partie de ce corps vénérable que l'honorable sénateur a mentionné, si nous avons perdu la vivacité de la jeunesse, il est assurément dérisoire pour nous de discuter d'une question importante après qu'elle ait subi les critiques des hommes impétueux qui siègent dans l'autre Chambre. On nous qualifie de Chambre de révision, mais je suis convaincu que nous ne pouvons nous acquitter utilement de nos fonctions et faire sentir notre poids, si nous n'abordons que des sujets rebattus. Le ministre des Postes propose que nous examinions cette question comme une mesure que l'on doit approuver ou rejeter, et je ne partage pas son avis. Lorsqu'un projet de loi nous est transmis par l'autre Chambre, nous sommes habilités à le réviser; mais ce pouvoir n'existe plus lorsqu'une adresse est présentée conjointement par les deux Chambres, car chacune d'elles exprime alors son opinion indépendamment de l'autre. Je ne suis donc pas d'accord avec le ministre des Postes quand il dit que nous présenter ces résolutions en premier lieu est contraire à la règle et inopportun. Les actes ou les opinions du Sénat sont sans effet, une fois que la question a été débattue à fond par d'autres. Si nous voulons nous imposer nous devons faire connaître nos opinions en tant qu'assemblée jouant un rôle utile. Si nous sommes censés posséder la sagesse et le discernement qu'on acquiert avec l'âge il nous incombe d'émettre nos opinions de manière indépendante, sans nous fonder sur celles des autres. Je ne crois pas que ce soit la raison pour laquelle cette question a été soumise à la Chambre des communes en premier. Nous ne pourrions l'aborder que lorsqu'il sera absolument impossible de l'étudier valablement ou de faire ressentir notre influence à travers le pays. L'âge du bon conseil: une maxime bien choisie; cependant, les occasions qui aideraient à démontrer l'utilité de cette Chambre sont décidément limitées.

L'honorable M. Allan: Je suis navré d'apprendre que le gouvernement a décidé que les résolutions concernant la Colombie-Britannique ne seraient pas présentées simultanément devant les deux Chambres. J'admets que l'argument avancé par le ministre des Postes est peut-être fondé en théorie, mais en pratique, je ne crois pas que la ligne de conduite que nous avons proposée puisse avoir des résultats nocifs. Il me semble que si les objections à ce mode de présentation des résolutions étaient justifiées, on appliquerait la même procédure à tout amendement proposé par le Sénat. Par exemple, je me souviens que ceux d'entre nous

who were opposed to the coal duties voted against the tariff last session. If I remember aright, the Hon. Postmaster General urged very strongly that the question had been fully considered in the House of Commons, and that it was not for this House to oppose their decision on such a measure affecting the revenue. Therefore, when these resolutions come before the Senate, and objection is made to the railway proposition or other parts of the scheme, we may be told that we cannot legitimately alter or amend the details. Under these circumstances, I very much regret that the Government have come to such a determination as that announced by the Postmaster General. I am sure that that honourable gentleman—who has always shown so deep an anxiety to support the dignity of this House—feels that we have reason to regret that the Senate cannot take up the question in the mode proposed.

Hon. Mr. Ryan—I must certainly say that I think it is advisable that the House should have more information before it on particular points, in addition to that asked for by the honourable member from St. John (Mr. Hazen). For instance, I have in my hands a return of the imports into the Colony of British Columbia, in the year 1870. I presume this is intended to show us what revenue will probably accrue to the Dominion from the acquisition of the colony. It gives, in the first column, the total quantities imported; in the second, the quantities entered for home consumption; in the third, the value of total imports; and in the last, the duty. We are not informed, however, as to the rates of duties, whether *ad valorem* or *specific*, or whether the amount in the last column, showing the duty, is collected on the total quantities imported, or on the quantities entered for home consumption. If the amount in the last column of duties be chargeable upon the total quantities imported, and not upon the quantities entered for home consumption, then it gives a fallacious idea of the actual amount of revenue, for a large amount may remain in bond. The total amount of the duty is about \$312,000, but I wish to know whether it is really upon the consumption or the imports of the Colony.

Hon. Mr. Campbell—I will make the necessary enquiry.

Hon. Mr. Ryan—If entered under the present tariff of the Dominion, the imports would yield a revenue of about \$258,000, or \$54,000 less than is now raised in British Columbia under its own tariff. In this return, I find no reference whatever made to the excise which is levied in the country. Certainly we

qui s'opposaient aux droits imposés sur la houille avaient voté contre le Tarif, lors de débats antérieurs. Si mes souvenirs sont exacts, l'honorable ministre des Postes insistait fortement sur le fait que la question avait été étudiée à fond par la Chambre des communes, et que le Sénat n'avait pas le droit de s'opposer à sa décision sur une mesure concernant le revenu. Donc, lorsque le Sénat abordera ces résolutions et s'opposera au chemin de fer proposé ou à d'autres parties du projet, on nous avisera peut-être que nous n'avons pas le droit d'en modifier les détails. Dans ces circonstances, je déplore que le gouvernement ait pris la décision annoncée par le ministre des Postes. Je suis certain que ce dernier, qui s'est toujours soucié de défendre la dignité de cette Chambre, comprend pourquoi nous regrettons que le Sénat ne puisse pas aborder ces discussions de la façon proposée.

L'honorable M. Ryan: Je crois qu'il va de soi que la Chambre devrait disposer, sur certains points, de plus de renseignements que n'en demande l'honorable sénateur du comté de Saint-Jean (M. Hazen). Par exemple, j'ai en main un relevé des importations de la colonie de la Colombie-Britannique pour l'année 1870. Je présume que ce rapport a pour but de nous donner une idée du revenu que le Dominion retirerait probablement de l'acquisition de cette colonie. Les chiffres de la première colonne indiquent le total des importations; dans la deuxième colonne figurent les quantités importées à des fins de consommation intérieure; dans la troisième, la valeur totale des importations et, dans la dernière, les droits de douanes. Cependant, le tableau ne précise pas si les tarifs douaniers sont *ad valorem* ou au contraire spécifiques—ou si le montant qui figure dans la dernière colonne indiquant les droits d'entrée provient du total des quantités importées ou bien des quantités inscrites correspondant à la consommation intérieure. Si le montant inscrit dans la dernière colonne se rapporte au total des quantités importées et non à la consommation intérieure, on a alors une idée erronée du montant réel de revenu, car de fortes quantités de marchandises risquent d'être en dépôt. La somme totale des droits de douane est d'environ \$312,000, mais je désire savoir si elle correspond à la consommation de la colonie ou à ses importations.

L'honorable M. Campbell: Je prendrai les renseignements nécessaires.

L'honorable M. Ryan: Si les importations entrent au pays au tarif actuel de la Puissance, elles produiront un revenu de \$258,000, soit \$54,000 de moins qu'au tarif actuel de la Colombie-Britannique. Je ne vois dans ce rapport aucune référence à l'impôt indirect qui est perçu dans le pays. Nous devrions certaine-

should have information on this point before us. According to Governor Musgrave—his words are “at a moderate computation”—the customs and excise duties are estimated for the year at \$850,000. It does strike me as very strange that there should be only \$300,000 from customs and \$540,000 from excise. It appears to me, therefore, we should look very closely into these matters before committing ourselves to a measure which will undoubtedly entail a great deal of expense. (Hear.) At the same time, I differ from my honourable friends opposite, who are so anxious that this measure should be discussed simultaneously in each House. I approve entirely of the position which the Government has taken with regard to the mode of its discussion. The duty of this House is to revise the action of the Commons, and correct it when we see that errors have been committed. With respect to the argument used by the honourable member from Toronto—that last year we were told we could not make any change in the Bill which imposed duties upon coal and other imports—I believe that it is not a case in point; for that was a Supply Bill, and it is distinctly laid down that, following the rule in the House of Lords, we cannot make any alteration in Supply Bill, but must either accept or reject it as a whole.

Hon. Mr. Allan—It was not a Supply Bill.

Hon. Mr. Ryan—I have always understood that a tariff was most certainly a Supply Bill. I was, however, going on to say that it is our duty to revise the measures of the House of Commons, and there is no necessity for our being so anxious to get before the country. If we do our duty when the proper time comes, we shall obtain all the credit to which we are fairly entitled. It is unpleasant, no doubt, for eloquent gentlemen not to have an opportunity of originating ideas, but I, for one, am not among those who have a desire to “ventilate my vocabulary” to use a phrase once applied to an eminent but verbose statesman in England. This House should not go out of its proper sphere, but, at the same time, I feel that the Government should give us every information before we are called upon to decide a question of such importance as that to which the resolutions refer.

Hon. Mr. Botsford—If I understood the Hon. Postmaster General, he said that this was not a measure that we could alter.

ment avoir des renseignements sur ce sujet. Selon le gouverneur Musgrave «il s'agit d'une évaluation modérée»: les droits des douanes et accise sont évalués, pour cette année, à \$850,000. Je trouve étrange qu'il n'y ait que \$300,000 pour les douanes et \$540,000 pour l'accise. Il me semble donc que nous devrions examiner attentivement ces questions avant d'entreprendre l'application d'une mesure qui pourrait sans aucun doute entraîner d'énormes dépenses (Bravo!). Et je m'oppose également à mes honorables collègues qui voudraient qu'une telle mesure soit discutée simultanément dans les deux Chambres. J'approuve entièrement la position adoptée par le gouvernement en ce qui concerne le mode de discussion. Le devoir de cette Chambre est de réviser les actes des communes, et d'apporter des corrections lorsque nous voyons que des erreurs ont été commises. Quant à l'argument invoqué par l'honorable représentant de Toronto, à savoir que l'an dernier on nous a dit qu'il était impossible d'apporter quelque modification que ce soit au bill qui imposait des droits d'entrée sur le charbon et sur d'autres importations, je crois que ce n'est pas le même cas, car il s'agissait d'un bill d'approvisionnement, et il est clairement indiqué dans le règlement de la Chambre des Lords, que nous ne pouvons en aucune façon modifier un bill d'approvisionnement, nous devons l'accepter ou le rejeter.

L'honorable M. Allan: Il ne s'agissait pas d'un bill d'approvisionnement.

L'honorable M. Ryan: Il m'a toujours semblé qu'un tarif constituait certainement un bill d'approvisionnement. J'allais cependant ajouter que notre devoir est de réviser les mesures préconisées par la Chambre des communes, et qu'il n'est pas nécessaire que nous soyons si anxieux de faire parler de nous. Si nous accomplissons notre tâche au moment opportun, nous obtiendrons tout le crédit qui nous est dû. Il est certes désagréable pour des gens éloquents de ne pouvoir être à l'origine de projets, mais, personnellement, je ne suis pas de ceux qui désirent «exposer leur vocabulaire», pour citer une phrase qui a déjà été dirigée à l'endroit d'un homme d'état britannique éminent, mais bavard. Notre Chambre ne doit agir qu'à l'intérieur de sa sphère d'activité, mais je crois cependant que le gouvernement doit nous procurer tous les renseignements nécessaires avant que nous ayons à nous prononcer sur une question d'une importance aussi grande que celle sur laquelle portent les résolutions.

L'honorable M. Botsford: Si je comprends bien l'honorable ministre des Postes, il dit qu'il s'agit d'une mesure que nous ne pouvons modifier.

Hon. Mr. Campbell—as I said, it was advisable that the House of Commons should first consider the question.

Hon. Mr. Botsford—This House has an inherent right to make changes and express an opinion simultaneously with the Commons. If this question is to be dealt with in the shape of a Bill, then it must be introduced in one branch first, for you cannot proceed simultaneously with a Bill. When it imposes a burthen on the people, the proper place for its introduction would be, constitutionally, the other branch. But in cases like the present, when resolutions are introduced, we have an equal right to express an opinion on them at the same time as the Commons. This House has also a right to make an amendment to them when they come from the other branch. This is a general measure affecting the policy of the country. Before it can operate, there must be a joint Address of both Houses. Each branch should have an opportunity of expressing its opinions with respect to the terms of that Address. Under these circumstances, the matter might be brought first before this House. The Government have, however, defined the course they intend to pursue, and now the only way we can reach the question is by an honourable member moving the House into Committee on the Governor's Message, but that mode, I suppose, no one will assume the responsibility of pursuing.

Hon. Mr. Dickey—I do not intend to "ventilate my vocabulary", but as there appears to be some misapprehension with respect to some points, I may be allowed to make a few remarks. My honourable friend has stated that we are at liberty to alter any of the terms of the agreement. Now in the first place, I do not see any difficulty on parliamentary grounds, or reasons of convenience, in our originating this measure here or in the House of Commons, for our action is separate or independent. The 146th Section of the Union Act says: "It shall be lawful for the Queen, by and with the advice of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, on addresses from the Houses of the Parliament of Canada, and from the Houses of the respective Legislatures of the Colonies or Provinces of Newfoundland, Prince Edward Island, and British Columbia, to admit those Colonies or Provinces, or any of them into the Union; and on address from the Houses of the Parliament of Canada to admit Rupert's Land and the Northwestern Territory, or either of them into the Union, on such terms and conditions in each case as are in the

L'honorable M. Campbell: Comme je l'ai dit, il est préférable que la Chambre des communes étudie d'abord la question.

L'honorable M. Botsford: Notre Chambre a certainement le droit d'apporter des modifications et d'exprimer son opinion en même temps que la Chambre des communes. Si la présente question doit être traitée sous forme de bill, elle doit donc être présentée d'abord à l'une des deux Chambres, car il est impossible de traiter un bill simultanément dans les deux. Lorsque le fardeau est trop important pour les membres de la Chambre désignée, il faut alors, selon la constitution, référer le bill à l'autre Chambre. Mais dans un cas comme celui-ci, lorsque des résolutions sont présentées, nous avons entièrement le droit d'exprimer notre opinion en même temps que la Chambre des communes. Nous avons également le droit de porter des modifications aux résolutions, lorsqu'elles proviennent de l'autre Chambre. Il s'agit d'une mesure d'ordre général qui influe sur la politique de notre pays. Avant qu'elle ne soit mise en application, il doit y avoir une adresse présentée conjointement par les deux Chambres. Chaque Chambre doit avoir eu l'occasion d'exprimer son opinion quant aux termes de cette adresse. Dans de telles circonstances, la question peut être présentée d'abord à notre Chambre. Le Gouvernement a cependant indiqué la ligne de conduite qu'il entend suivre, et maintenant, la seule façon d'en finir avec cette question, serait qu'un honorable sénateur propose que la Chambre siège en Comité sur le message du Gouverneur, mais je suppose que personne n'assumera la responsabilité de le faire.

L'honorable M. Dickey: Je n'ai pas l'intention «d'exposer mon vocabulaire», mais comme il semble y avoir certains malentendus sur quelques points, je vais me permettre de faire quelques remarques. Mon honorable collègue a déclaré que nous avons la liberté de modifier tous les termes de l'accord. D'abord, je ne vois aucune difficulté du point de vue parlementaire et aucune raison de convenance, pour que la mesure en question soit produite de préférence dans l'une ou l'autre Chambre, car notre action est séparée ou du moins indépendante. L'article 146 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique déclare: «Il sera loisible à la Reine, de l'avis du très-honorable Conseil Privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du Parlement du Canada, et des chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Colombie-Britannique, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles dans l'union,—et, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une

addresses expressed, etc." I hold in the first place, and contrary to the opinions of some gentlemen that we have no power to alter these laws, we must change them for better or worse. An Address has been passed by the Legislature of British Columbia, and we must pass an Address in similar terms or reject it—just as we may decide. It is because I consider this question is to be treated as an Address that I believe we might properly take it up in this House, even before it is discussed in the House of Commons.

Hon. Mr. Macpherson—I would like to ask the Hon. Postmaster General whether it is the intention of the Government to present the resolutions as a treaty which cannot be amended or not. My own impression is that they will submit them as a treaty as stated by my honourable friend from Nova Scotia—just as the resolutions respecting Confederation were presented. In that case, the rejection of one detail must be considered as a rejection of the whole. My opinion on this point is strengthened very much by telegrams which I find among the British Columbia papers:

GOVERNOR MUSGRAVE TO GOVERNOR GENERAL OF CANADA

Received in Ottawa, January 27, 1871.

Legislature by resolution request me to seek consent of your Government to allow of our existing tariff during this season (?) by reducing duty on spirits to Canadian rate, 80 cents, on flour, to 75 cents per barrel, on wheat, to 10 cents per bushel, so as to enter union with British Columbia tariff so altered. Aggregate revenue would not be less than under Canadian tariff. I recommend assent—telegraph reply.

[Signed,] A. MUSGRAVE

Vancouver Island, January 25, 1871.

TO GOVERNOR MUSGRAVE, BRITISH COLUMBIA

Ottawa, February 1, 1871

The terms of union are in nature of a treaty. They have been extensively published in Canada, and accepted by British Columbia. The Canadian Government, therefore, think they have no right to alter those terms. After acceptance by Canada, Parliament may, in its discretion, modify the tariff on the request of

ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses.» Contrairement à l'opinion de certains sénateurs, je maintiens que nous n'avons aucun pouvoir pour modifier ces lois, nous devons les changer pour le meilleur ou pour le pire. Un projet d'adresse a été adopté par la législature de la Colombie-Britannique et il nous faut adopter ou rejeter une adresse semblable; ce que nous déciderons peut-être. Je considère que cette question doit être traitée comme un projet d'adresse et je crois que nous avons le droit de nous en saisir en cette Chambre, même avant qu'elle soit discutée à la Chambre des communes.

L'honorable M. Macpherson: J'aimerais demander à l'honorable ministre des Postes si le gouvernement a, oui ou non, l'intention de présenter les résolutions comme un traité qui ne peut être amendé. J'ai l'impression que le gouvernement va présenter les résolutions comme un traité, comme l'a déclaré mon honorable collègue de la Nouvelle-Écosse; c'est-à-dire comme on avait présenté les résolutions concernant la Confédération. Dans ce cas, le rejet d'un seul détail doit être considéré comme le rejet du tout. Mon opinion trouve confirmation dans des télégrammes que j'ai découverts dans les journaux de la Colombie-Britannique:

LE GOUVERNEUR MUSGRAVE AU GOUVERNEUR-GENERAL DU CANADA.

Reçu à Ottawa, le 27 janvier 1871.

Par résolution la législature me demande de tâcher d'obtenir que votre gouvernement consente à ce que, dans notre tarif pour cette saison (?) les droits sur les spiritueux soient réduits au tarif canadien, que les droits sur la farine soient fixés à 80 cts. par baril, sur le blé à 10 cts. par minot, afin d'entrer dans l'union avec le tarif ainsi modifié. Le revenu total ne sera pas moindre qu'il serait sous le tarif canadien. Je demande votre assentiment;

A. MUSGRAVE

Île Vancouver, le 25 janvier 1871.

AU GOUVERNEUR MUSGRAVE, COLOMBIE ANGLAISE.

Ottawa, le 1^{er} février 1871.

Les termes de l'union sont de la nature d'un traité. Ils ont été rendus publics en Canada et approuvés par la Colombie Anglaise. En conséquence, le gouvernement canadien ne peut les modifier. Après qu'ils auront été acceptés le parlement pourra, à sa discrétion, modifier le tarif sur requête de la Colombie Anglaise. Je

British Columbia. I have no doubt that Parliament will consider any proposition made by you, with a desire to meet your views as much as it properly can.

[Signed,] LISGAR

Now, if it is the intention of the Government to present the measure as a treaty, which cannot be amended here in any of its details, I cannot see why the discussion should not come off simultaneously, or even before it is taken up in the House of Commons. It is very much to be regretted that there is not more legislation initiated in this House. If that were the case, this branch would become more useful and possess greater influence in the country.

Hon. Mr. Campbell—It is the intention of the Government to present the resolutions precisely in the same way as in the other branch—to ask this House to make an address for which it will be immediately responsible. I cannot understand why there should be any mystery about this matter. Some gentlemen come here, delegated by British Columbia, to see on what terms a union with British Columbia can be accomplished. Those who occupy the position of Ministers of Crown, by favour of the people, arrange the terms of union with these gentlemen who return home to hold an election to obtain the opinions of the people on the question. A legislature is elected, and agrees to the terms of union, and passes an Address proclaiming their desire to be annexed to Canada. It is now for this House to say whether a union upon those terms will be beneficial or not. This House will exercise the responsibility of deciding this question when the proper time comes for making the address. We think it advisable first, however, to hear the opinions of the House of Commons on a measure of such importance. I do not say that the measure involves taxation, but it will involve, when carried out, a very serious burthen on the country, and before this House is in a position to pronounce on it, it is desirable to know the opinion of the other branch.

Hon. Mr. Sanborn—It does seem to me a monstrous proposition to ask this House to accept such terms as British Columbia, which does not enjoy responsible government at all, may choose to offer. If the honourable member will look over these papers, he will see that Governor Musgrave sends a petition from certain persons in Victoria, asking for some alterations in the terms. He tells them that the people of the colony have the best terms they can expect—in fact, better ones than they ought to have; but, nevertheless, he will send

no doute pas que le parlement n'examine toute proposition faite par vous avec le ferme désir de se conformer autant que possible à vos vues.

LISGAR.

Mais si le gouvernement a l'intention de présenter la mesure comme un traité dont aucun détail ne peut être ici amendé, je ne vois pas pourquoi la discussion ne pourrait pas se faire simultanément dans les deux Chambres, ou même ici, avant la Chambre des communes. Il est très regrettable que si peu de lois originent au Sénat; car si on lui en donnait l'occasion il pourrait devenir beaucoup plus utile et beaucoup plus influent dans le pays.

L'honorable M. Campbell: Le gouvernement a l'intention de présenter des résolutions précisément de la même façon que dans l'autre Chambre; c'est-à-dire de demander au Sénat de présenter une adresse dont il sera immédiatement responsable. Je ne comprends pas pourquoi il y aurait quelque mystère sur cette question. La Colombie-Britannique nous a envoyé des délégués afin d'étudier les conditions d'une union avec la Colombie-Britannique. Ceux que le vote populaire a désignés comme Ministres de la Couronne définissent les conditions de l'union avec les représentants de la Colombie-Britannique qui retournent ensuite chez eux afin de tenir une élection destinée à faire connaître l'opinion du peuple sur la question. Un corps législatif est élu, il accepte les conditions de l'union et adopte une adresse qui proclame son désir de s'annexer au Canada. C'est maintenant au Sénat de décider si une union respectant ces conditions sera profitable ou non. Le Sénat assumera sa responsabilité de décision en ce qui concerne cette question lorsque le temps sera venu de présenter l'adresse. Nous croyons cependant qu'il est sage d'écouter ce que la Chambre des communes a à dire sur une mesure d'une telle importance. Je ne dis pas que cette mesure entraînera de nouveaux impôts, mais, lorsqu'elle sera appliquée, elle imposera un nouveau fardeau à notre pays, et avant que nous soyons en position de nous prononcer sur le sujet, il est souhaitable de connaître l'opinion de l'autre Chambre.

L'honorable M. Sanborn: Il me semble que c'est une proposition monstrueuse de demander au Sénat d'accepter les conditions que peut choisir d'offrir la Colombie-Britannique, dont le gouvernement n'est absolument pas responsable. Si mon honorable collègue jette un coup d'œil à ces documents, il s'apercevra que le Gouverneur Musgrave envoie une pétition provenant de certaines personnes de Victoria, qui demandent certaines modifications. Il leur dit que les citoyens de la colonie ont les meilleures conditions qu'ils peuvent espérer, en fait, des

the memorial in hope of getting still more. Now, if we could change the scheme and give British Columbia more, could we not also give less? I have no wish to discuss the question on so narrow a basis as seems allowable under the conditions laid down by the Government. As respects the honourable gentleman near me (Hon. Mr. Ryan), I must say he showed us very clearly the dangers of annexing British Columbia. I do not think there is any prospect of any of us being called upon too frequently "to ventilate our vocabulary", judging by what has been done during this session.

Hon. Mr. Hazen—The proposition before us is extremely simple. British Columbia offers to come into this Confederation on certain conditions; you may call them a treaty or bond as you like. The Government must ask Parliament to assent to the terms by a joint Address from both Houses. What follows then? Suppose we adopt the Address. The bond is made. Suppose we reject it. We tell British Columbia she must submit a different proposition. The Government have made this bargain, but we cannot agree to it. Suppose both Houses agree, what then? An address goes to the Home Government asking that the Queen's proclamation be issued annexing British Columbia to the Confederation. In the meantime, a Bill must pass the House of Commons to pay the large sums of money asked for under the terms. Therefore, if we pass the address, there must be also a Bill from the House of Commons. So far as the terms are concerned, I cannot see how British Columbia has "the cheek"—if that is a parliamentary expression (laughter)—to ask so much. I never saw a more extraordinary proposition in my life. I think we should leave the gentlemen who passed Confederation to assume the whole responsibility of this transaction.

Hon. Mr. Wilmot—I am quite prepared to assume any responsibility so far as Confederation is concerned, but at the same time, I think we should have more information before us with respect to the exports and imports, the railway and other important details of the scheme.

conditions meilleures que ce qu'ils devraient avoir; néanmoins, il envoie le mémoire dans l'espoir d'obtenir encore plus. Mais si nous pouvons modifier le plan et donner plus à la Colombie-Britannique, ne pouvons-nous pas aussi donner moins? Je n'ai pas l'intention de discuter la question, étant donné la très faible base qui nous est accordée en vertu des conditions stipulées par le gouvernement. Je dois dire, pour rendre hommage à mon collègue l'honorable M. Ryan, qu'il nous a clairement démontré les dangers que présente l'annexion de la Colombie-Britannique. Si l'on juge par ce qui a été fait pendant la session, je ne crois pas que nous risquions de nous faire dire que nous avons voulu «exposer notre vocabulaire».

L'honorable M. Hazen: La proposition qui nous est soumise est fort simple. La Colombie-Britannique offre d'entrer dans la Confédération à certaines conditions, qui peuvent être qualifiées de traité ou d'engagement, comme on voudra. Le Gouvernement doit demander au Parlement d'en ratifier les termes au moyen d'une adresse conjointe de la part des deux Chambres. La suite? Supposons que nous votons l'adresse: alors l'engagement est consommé. Supposons que nous la rejetons: nous faisons savoir à la Colombie-Britannique qu'elle doit repenser les termes de sa proposition. Le Gouvernement a conclu cet accord mais nous ne pouvons l'approuver. Supposons que les deux Chambres donnent leur accord, qu'arrivera-t-il? Une adresse sera envoyée au Gouvernement britannique demandant qu'une proclamation de la reine admettant la Colombie-Britannique au sein de la Confédération soit publiée. En même temps, la Chambre des communes doit voter un bill en vue de débloquer les sommes d'argent considérables que les conditions imposées par la Colombie-Britannique exigent. Par conséquent, si nous votons l'adresse, la Chambre des communes doit, elle, voter un bill. Quant aux conditions, je ne peux imaginer comment la Colombie-Britannique a le «front», si cela est une expression à employer au Parlement, (rires) d'en demander autant. De ma vie je n'ai rencontré de proposition plus étonnante. Je crois que nous devrions laisser les sénateurs qui ont scellé la Confédération assumer, entière, la responsabilité de cette transaction.

L'honorable M. Wilmot: Dans la mesure où la Confédération est en cause, je suis tout disposé à assumer les responsabilités, quelles qu'elles soient mais cependant, je pense que nous devrions disposer de plus d'informations en ce qui concerne les exportations, les importations, le chemin de fer et les autres points importants de la question.

NEW BRUNSWICK SYNOD ACT

Hon. Mr. Sanborn moved the suspension of the 60th rule in relation to the New Brunswick Synod Act.

Carried.

INTERNAL REVENUE

In pursuance of the order of the day,

The House went into Committee on the Bill to prevent corrupt practices in connection with the collection of the revenue.

Hon. Mr. Wilson in the chair.

Committee rose and reported Bill with amendment.

Third reading ordered for to-morrow.

The House then adjourned.

L'ÉGLISE D'ANGLETERRE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'honorable M. Sanborn propose la suspension de l'article 60 concernant l'Acte du Synode du Nouveau-Brunswick.

Adopté.

RECETTES FISCALES

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre, sous la présidence de l'honorable **M. Wilson** se forme en Comité afin d'étudier le bill concernant la prévention de la corruption relativement à la perception du revenu. Le Comité met fin à ses délibérations et rapporte le bill amendé.

Il est ordonné que l'on procède à la troisième lecture du bill le lendemain.

Le Sénat s'ajourne alors.

THE SENATE

Wednesday, March 22, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

ADJOURNMENT

Immediately on the doors being opened,

Hon. Mr. Campbell said: before the House proceeds to business, I desire to refer to a painful circumstance which, I am sure, everyone is already aware of: that a very severe affliction has overtaken the Speaker of this House and his family. I am confident I express the sympathy which prevails in the minds of every honourable gentleman present, and I think we should offer the Speaker every opportunity of uniting with his family in paying that tribute of respect which he must wish to pay under the circumstances. Before making the motion I intend to offer, I beg to inform honourable gentlemen that I have made myself acquainted with the fact that the public business will not suffer by a short adjournment. I have learned that no measures of importance are likely to come up between today and the time I propose that the House shall adjourn. Such being the case, I trust that the Senate will agree to the motion which I now make, that when the House adjourns today, it do stand adjourned until Tuesday evening next, at half past seven o'clock.

Hon. Mr. Letellier de St Just seconded the motion, and said that the Speaker had assuredly the sympathy of the House in his sad bereavement.

The House then adjourned on motion of **Hon. Mr. Campbell**.

LE SÉNAT

Le mercredi 22 mars 1871

La séance est ouverte à trois heures de l'après-midi.

AJOURNEMENT

Dès l'ouverture de la séance, l'honorable **M. Campbell** dit: Avant que la Chambre n'entame ses travaux, je désire faire mention d'une circonstance pénible, que tous ici connaissent certainement déjà: je veux parler du grand malheur qui afflige le président du Sénat et sa famille. Je suis certain d'exprimer la sympathie profonde qu'éprouve chacun des honorables sénateurs ici présents, et je pense que nous devrions laisser au Président toutes les chances de s'unir à sa famille dans l'accomplissement des derniers devoirs que lui dictent les circonstances. Avant de passer à la motion que je souhaite présenter, je désirerais assurer les sénateurs que les affaires d'intérêt public ne souffriront pas d'un court ajournement. Je crois pouvoir dire qu'il est peu probable qu'une mesure importante doive être adoptée durant le délai d'ajournement que je propose à la Chambre. Considérant ce fait, je suis certain que le Sénat agréera la motion que je lui propose maintenant, à savoir que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il demeure ajourné jusqu'à mardi prochain, sept heures et demi du soir.

L'honorable **M. Letellier de St Just** appuie la motion et dit que la sympathie de la Chambre est acquise au Président dans le deuil qui le touche.

Sur la motion de l'honorable **M. Campbell**, la Chambre s'ajourne alors.

THE SENATE

Tuesday, March 28, 1871

The Speaker took the chair at half past seven o'clock.

ROUTINE

Hon. Mr. Ryan presented a petition from the Montreal Board of Trade against the Bill exempting the North Shore Railway Company from building drawbridges across navigable rivers.

Hon. Mr. Skead presented a petition from Ottawa Board of Trade respecting a railway from Toronto, etc.

Hon. Mr. Mitchell presented certain returns asked for by Hon. Mr. Bureau in connection with the Lachine Regatta.

LIFE INSURANCE

Hon. Mr. Sanborn submitted report from Committee on Standing Orders and Private Bills on the Bill incorporating the Mutual Life Insurance Association of Canada, and on the Bill respecting the New Brunswick Synod—the former with amendments, the latter without any amendments.

Hon. Mr. Allan said that the amendments met with the approval of the promoters of the Association, and that they were framed in the interests of the public. He moved that the House concur in the amendments.

Hon. Mr. Macpherson seconded the motion.

The report was adopted.

Third reading ordered for to-morrow.

NEW BRUNSWICK SYNOD BILL

Hon. Mr. Wilmot moved that the Bill respecting the New Brunswick Synod be read a third time.

Hon. Mr. Hazen seconded the motion.

Hon. Mr. Dickey asked why it was that the Bill did not contain the provisions which had been embodied in a similar Act passed last session—one referring to the persons and parishes in the diocese which did not choose to belong to the Synod; the other referring to the ecclesiastical power given to the Synod over the members of the Church.

LE SÉNAT

Le mardi 28 mars 1871

La séance est ouverte à sept heures et demi du soir.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Ryan présente une pétition de la Chambre de commerce de la cité de Montréal contre le Bill visant à exempter la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord de l'obligation de construire des ponts mobiles sur les rivières navigables.

L'honorable M. Skead présente une pétition de la Chambre de commerce d'Ottawa concernant la construction d'un chemin de fer à partir de Toronto, etc.

L'honorable M. Mitchell présente certains comptes réclamés par l'honorable M. Bureau concernant les régates de Lachine.

ASSURANCE-VIE

L'honorable M. Sanborn soumet un rapport du Comité des ordres permanents et des bills privés au sujet du Bill constituant en corporation l'Association d'assurance mutuelle sur la vie du Canada, et au sujet du Bill concernant le Synode du Nouveau-Brunswick, le premier avec des amendements, le second tel quel.

L'honorable M. Allan dit que les amendements ont l'accord des fondateurs de l'Association et qu'ils sont conçus dans l'intérêt du public. Il propose que la Chambre appuie les amendements.

L'honorable M. Macpherson appuie la motion.

Le rapport est adopté.

Il est ordonné que l'on procède à la troisième lecture le lendemain.

L'ÉGLISE D'ANGLETERRE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'honorable M. Wilmot propose que l'on passe à la troisième lecture du Bill concernant le Synode du Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. Hazen appuie la motion.

L'honorable M. Dickey demande comment il se fait que le Bill ne contienne pas les dispositions qui ont été incorporées à un Acte semblable adopté au cours de la dernière session, dispositions dont l'une a trait aux personnes et aux paroisses du diocèse qui ont choisi de ne pas faire partie du Synode, et l'autre concernant le pouvoir ecclésiastique accordé au Synode sur les membres de l'Église.

Hon. Mr. Wilmot replied that all the parishes of New Brunswick, represented in Synod by their clergy and lay delegates, had concurred unanimously in the provisions asked for.

Hon. Mr. Dickey wished to know if there were not some parishes which were not represented.

Hon. Mr. Botsford explained that there were some parishes which had not given their assent to the measure, but he took it for granted that, as every opportunity had been given them to make representations against the Bill, and they had not done so, they were perfectly satisfied, especially as there were provisions reserving to the parishes a voice in the appointment of their rectors—which was not the case in Ontario—and also preventing the Synod from interfering with the church corporation with respect to the lands which are in their possession under an Act of the province.

The Bill was read a third time and passed.

RAILWAYS

Hon. Mr. Campbell introduced a Bill of a general nature in reference to drawbridges over navigable rivers. The measure, he explained, requires that a notice shall be given in the *Official Gazette* and otherwise, of an application from any company to establish fixed bridges, and also proposes to give the power of arranging the matter to the Governor in Council. In exercising that power, however, nothing shall be done to interfere with the navigation of rivers.

PRIVATE BILLS

On motion of **Hon. Mr. Sanborn**, the time for receiving petitions of Private Bills was extended to the 2nd April next.

MESSAGE

A Message was received from the House of Commons stating that that House had passed the following Bills:

To extend the provisions of the Act respecting harbour dues by the corporation of the town of Owen Sound. Second reading to-morrow.

To indemnify members of the Executive Government, and others, for the unavoidable expenditure of public money in excess of the amount granted by Parliament for the payment of expenses incurred in repelling the Fenian invasion. Second reading to-morrow.

L'honorable M. Wilmot répond que toutes les paroisses du Nouveau-Brunswick, représentées au Synode par leur clergé et par des délégués laïques, ont approuvé à l'unanimité les dites dispositions.

L'honorable M. Dickey désire savoir s'il y a des paroisses qui ne sont pas représentées.

L'honorable M. Botsford explique qu'il y a des paroisses qui n'ont pas donné leur accord à la mesure, mais il tient pour acquis que, puisqu'elles n'ont pas protesté contre le Bill bien que toutes les occasions leur aient été données de le faire, elles s'estiment parfaitement satisfaites, d'autant plus qu'il y a des clauses réservant aux paroisses un droit de regard sur la nomination de leur curé, ce qui n'est pas le cas en Ontario, de même qu'elles empêchent le Synode de s'opposer à la corporation de l'Église en ce qui concerne les terres en sa possession en vertu d'un Acte de la Province.

Le bill est adopté en troisième lecture.

CHEMINS DE FER

L'honorable M. Campbell présente un bill de nature générale concernant les ponts mobiles sur les rivières navigables. Cette mesure, explique-t-il, exige qu'avis soit donné dans la *Gazette officielle* et autres journaux, de toute demande faite par une compagnie en vue de construire des ponts dormants, et propose aussi de donner au Gouverneur en Conseil le pouvoir de statuer sur ces cas. Dans l'exercice de ce pouvoir, cependant, rien ne doit être fait pour entraver la navigation sur les rivières.

BILLS PRIVÉS

Sur une motion de **l'honorable M. Sanborn**, le délai pour recevoir des pétitions sur les bills privés est prolongé jusqu'au 2 avril suivant.

MESSAGE

Un message provenant de la Chambre des communes avise les sénateurs que la Chambre a adopté les bills suivants:

—pour étendre les dispositions de l'Acte pour autoriser la corporation de la ville d'Owen Sound à imposer et à percevoir certains droits de péages de havre. Deuxième lecture le lendemain.

—pour exonérer les membres du gouvernement exécutif et autres à l'égard de la dépense inévitable de deniers publics en sus du crédit parlementaire, encourue pour repousser l'invasion projetée par les féniens en mil huit cent soixante dix. Deuxième lecture le lendemain.

To assimilate the currency of the Dominion. Second reading on Friday.

To authorize the Corporation of Trenton Village to collect harbour dues. Second reading on Thursday.

IRON COMPANY

Hon. Mr. Macpherson moved that the petition of the Forsyth Iron Company be referred back to the Committee on Standing Orders and Private Bills for reconsideration. The promoters of the Bill, he explained, were not aware that their petition was under consideration of the Committee, and were not represented before it. They believed that if they had an opportunity of presenting themselves before the Committee, they would show that their Bill was of a general character, entitling them to an act of incorporation from this Parliament.

Hon. Mr. Allan seconded the motion.

Hon. Mr. Sanborn said that, in ordinary cases, a day's notice of such a motion should be given, and went on to question the propriety of such companies coming before the federal Parliament for acts of incorporation. So far as the Committee were concerned, they had no doubt whatever, that the Bill in question properly came under the jurisdiction of the local legislature. He thought that it was very necessary that the question of divided jurisdiction should be definitely settled. The local legislatures seemed to entertain the view that, when they incorporated an insurance or other company, it should be limited to the province itself, under that section of the British North America Act which gives them the power to incorporate for provincial objects. He was of opinion that, in making such restrictions, the local legislatures failed to have a full understanding of the powers of a corporation.

The motion was carried.

CURRENCY

Hon. Mr. Hazen asked the Government what expense has been incurred at St. John up to the 1st January, 1871, in receiving, at the Treasury, uncurrent Nova Scotia notes? What amount has been so received up to that date? Has such expense been borne by the Dominion or the province of Nova Scotia, and whether the arrangement will be continued during the present year?

—pour établir un système monétaire uniforme pour la Puissance du Canada. Deuxième lecture le vendredi suivant.

—pour autoriser la corporation du village de Trenton à imposer et à percevoir des droits de havre. Deuxième lecture le jeudi suivant.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DE MINES DE FER

L'honorable M. Macpherson propose que la pétition de la compagnie d'exploitation des mines de fer de Forsyth soit renvoyée au Comité des ordres permanents et des bills privés pour y être de nouveau discutée. Les parrains du bill, explique-t-il, ne savent pas que le comité étudie leur pétition et n'y sont pas représentés. Ils croient que si on leur donne la chance de la présenter eux-mêmes au Comité, ils démontreront que leur bill est de portée générale, ce qui leur donnerait le droit d'être constitués en corporation par le Parlement.

L'honorable M. Allan appuie la motion.

L'honorable M. Sanborn dit que, habituellement, on doit donner un préavis d'une journée pour une telle motion et il poursuit en mettant en doute l'opportunité d'imposer à ces compagnies de passer devant le Parlement fédéral pour obtenir des Lois d'incorporation. Pour sa part, le comité ne doute pas que le dit bill relève purement de la juridiction de la législature locale. Il pense qu'il est des plus urgents que la question de la juridiction partagée soit définitivement réglée. Les législatures locales semblent considérer que, quand elles constituent en corporation une compagnie d'assurances ou autre, la dite compagnie doit restreindre ses activités à la province seulement, selon cette clause de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui leur confère le pouvoir de constituer en corporation au profit de la province. Il se dit d'avis qu'en imposant de pareilles restrictions, les législatures locales se méprennent sur les pouvoirs d'une corporation.

La motion est adoptée.

LA MONNAIE

L'honorable M. Hazen demande au Gouvernement quelles ont été les dépenses effectuées jusqu'au premier janvier 1871 par la Trésorerie, en honorant à Saint-Jean des billets de la Nouvelle-Écosse n'ayant plus cours. Quelle somme a été ainsi versée jusqu'à cette date? De tels frais sont-ils supportés par la Puissance du Canada ou par la province de la Nouvelle-Écosse? L'entente sera-t-elle maintenue durant l'année en cours?

Hon. Mr. Campbell replied that no expense had been incurred up to the date in question.

L'honorable M. Campbell répond qu'aucune dépense n'a été encourue jusqu'à la date en question.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Hazen put the following enquiries to the Government:

1. What returns are in possession of this Government showing that the population of British Columbia should be "taken at" 60,000, under Section 2 of the terms agreed upon?

2. What is the estimated amount required for the mail service between Victoria and San Francisco and Olympia, under Section 4?

3. What is the scale proposed for the salaries and other charges, from A to I, under the 5th Section?

4. What is the probable amount of pensions to be granted under Section 6?

5. What is the estimated cost of the Railway (from the Pacific to the nearest railway in Canada), as stipulated for in the 11th Section?

6. Is the graving dock at Esquimalt, after the expenditure of £100,000 sterling, to be the property of the Dominion or of British Columbia?

7. To what extent is the Legislative Council of British Columbia an elective body, and what evidence is there that the terms proposed have proved generally acceptable to the people of the Colony?

Hon. Mr. Campbell gave the following reply:

1. There were no returns in the possession of the Government, but information derived from the British Columbia delegates led them to believe that there is a population in that Colony of over 60,000—some 16,000 whites, 1,000 Chinese, and 40,000 to 45,000 Indians. It was also urged that the population were larger consumers of dutiable goods than the population of Canada were, and would, therefore, return more proportionately to the revenue.

2. A similar semi-weekly service of 760 miles in the Upper Lakes was performed for \$12,000. A service for nearly thrice the distance in the Gulf, once a week, cost \$15,000. Therefore, the House could, in that way, obtain an idea of the probable expense.

3. The aggregate of those charges would be about \$109,000.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable M. Hazen demande au gouvernement les renseignements suivants:

1.—De quels recensements le Gouvernement dispose-t-il qui permet d'estimer à 60,000, la population de la Colombie-Britannique, d'après la section 2 des termes convenus?

2.—A combien estime-t-on le coût du service postal entre Victoria et San Francisco, et Victoria et Olympia d'après la section 4?

3.—Quel est le barème proposé des salaires et autres dépenses, de A à I d'après la section 5?

4.—Quel est le montant probable des pensions qui seront versées en vertu de la section 6?

5.—A combien estime-t-on que reviendra le chemin de fer reliant la côte du Pacifique au réseau des chemins de fer canadiens, comme il est stipulé dans la section 11?

6.—Quand les 100,000£ sterling auront été dépensées, le bassin de radoub d'Esquimalt deviendra-t-il propriété de la Puissance ou de la Colombie-Britannique?

7.—Dans quelle mesure le Conseil législatif de la Colombie-Britannique est-il un corps électif et a-t-on la preuve que les termes proposés sont généralement acceptés par les gens de la colonie?

L'honorable M. Campbell répond en ces termes:

1.—Le Gouvernement ne dispose d'aucun recensement, mais les renseignements provenant des différents délégués de la Colombie-Britannique le portent à croire que la population de cette colonie dépasse 60,000 habitants et comprend 16,000 Blancs, 1,000 Chinois et de 40,000 à 45,000 Indiens. Il paraît aussi que les habitants de la dite colonie consomment davantage de marchandises passibles de droits que les Canadiens et que par conséquent ils pourraient rapporter des sommes substantielles au revenu national.

2.—On a pu établir un service postal semi-hebdomadaire de 760 milles dans les lacs supérieurs pour \$12,000. Un service hebdomadaire analogue qui fonctionne dans le Golfe sur une distance presque trois fois plus longue, a coûté \$15,000. Ces chiffres doivent permettre à la Chambre d'avoir une idée approximative du coût d'une telle entreprise.

3.—Le montant total de ces dépenses serait d'environ \$109,000.

4. The pensions were not yet settled, but there were some four persons whose offices would be affected, and the amount to which they would be entitled would range from \$2,000 to \$4,000.

5. He was not in a position to state what the cost of the railway would be, but could say that it was not the policy of the Government of the Dominion to be themselves the constructors of the work, and that its expenses to Canada would not, in any way, be beyond the advantages to be attained, and would be infinitely within the resources of the country. We knew what had been done on the other side of the border; the Northern Pacific Railway was being built simply by land grants. We had certainly plenty of land to give for the same purpose, and the Government proposed to act very liberally. The Dominion might be obliged to give a subsidy in money, but the Government would carefully consider the public interests in that particular.

6. The dock would be the property of British Columbia if that province built it. The Dominion proposed to participate in the construction of the work to the extent stated in the terms.

7. The Legislative Council was composed of 15 persons—9 elected. During the recent election of that number, the issue turned directly on the question of union with Canada, and the people decided emphatically in the affirmative.

COLLECTION OF REVENUE

In pursuance of the order of the day,

The Bill to prevent corrupt practices in connection with the collection of the revenue was read a third time and finally passed as amended.

The House then adjourned.

4.—On n'a pas encore convenu du montant exact des pensions. Elles concernent quatre personnes dont les fonctions seraient affectées par les changements politiques et qui toucheraient une somme variant de \$2,000 à \$4,000.

5.—M. Campbell n'est pas en mesure de se prononcer sur le coût du chemin de fer, mais peut assurer que sa construction ne relève pas du Gouvernement de la Puissance. La dépense que cette construction entraînerait pour le Canada ne serait en aucun cas supérieure aux bénéfices que ce dernier pourrait en retirer, et de toute façon bien en deçà des ressources financières du pays. Comme nous le savons, le réseau de chemin de fer Northern Pacific, de l'autre côté de la frontière, a été construit à partir de concessions de terrains. Nous avons suffisamment de terres à céder dans ce but et le Gouvernement a décidé de se montrer très généreux. Il se verrait peut-être dans l'obligation d'apporter une aide financière mais dans ce cas, il étudierait soigneusement ce qu'exige l'intérêt général.

6.—Le bassin de radoub serait la propriété de la Colombie-Britannique si cette province le construisait. La Puissance a offert de participer à la construction du bassin selon les termes déjà énoncés.

7.—Le Conseil législatif se compose de quinze membres dont neuf sont élus. Lors des dernières élections, le vote a porté en fait sur la question de l'union avec le Canada. Les gens ont répondu énergiquement par l'affirmative.

PERCEPTION DU REVENU

Conformément à l'ordre du jour.

Le bill pour prévenir la corruption relative à la perception du revenu est lu la troisième fois et adopté tel qu'amendé.

La Chambre s'ajourne alors.

THE SENATE

Wednesday, March 29, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

ROUTINE

Hon. Mr. Shaw presented a petition from the warden and members of the County Council of Lanark with reference to a railway from Peterborough to Ottawa.

Hon. Mr. Ryan presented a petition from the Montreal Board of Trade, praying for certain amendments to the Bill relating to weights and measures.

Hon. Mr. Dever presented a petition from the Chamber of Commerce of the City of St. John, N. B., praying for the abolition of the usury laws of New Brunswick.

PRIVATE BILLS

On motion of Hon. Mr. Sanborn, the time for receiving reports of Committee on Private Bills was extended to the 8th of April.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Letellier de St Just asked when it was the intention of the Government to bring the resolutions with reference to British Columbia before the House.

Hon. Mr. Campbell replied that the resolutions were being printed, but he was not prepared, at that moment, to say the exact day when the question would be brought up.

LIFE ASSURANCE

Hon. Mr. Allan moved the third reading of the Bill to incorporate the Mutual Life Assurance Association, with amendments, the principle of which referred to the establishment of a guarantee fund.

The Bill was read a third time and passed.

HARBOUR DUES

Hon. Mr. Macpherson moved the second reading of the Bill intituled "An Act to extend the provisions of the Act authorizing the imposition and collection of harbour dues by the Corporation of the town of Owen Sound". The bill was intended, he stated, simply to extend the power under which the Corporation levy tolls for the improvement of the harbour. They had issued a certain amount of debentures, and they required to levy tolls for the purpose of meeting the interest on those debentures.

LE SÉNAT

Le mercredi 29 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Shaw présente une pétition du gouverneur et des autres membres du Conseil du comté de Lanark au sujet d'une voie ferrée reliant Peterborough à Ottawa.

L'honorable M. Ryan présente une pétition de la Chambre de commerce de Montréal, demandant que certains amendements soient apportés au bill relatif aux poids et mesures.

L'honorable M. Dever présente une pétition de la Chambre de commerce de la cité de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, demandant l'abolition des lois de cette province sur l'usure.

BILLS PRIVÉS

Sur motion de l'honorable M. Sanborn, la date limite pour la réception des rapports des comités des bills privés, est reportée au 8 avril prochain.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable M. Letellier de St Just demande quand le Gouvernement a l'intention d'amener devant la Chambre les résolutions concernant la Colombie-Britannique.

L'honorable M. Campbell répond que les résolutions sont maintenant sous presse et qu'il ne peut pour l'instant dire le jour exact où cette question sera à nouveau soulevée.

ASSURANCE-VIE

L'honorable M. Allan propose que le Sénat procède à la troisième lecture du bill intitulé «Acte pour incorporer l'association d'assurance mutuelle sur la vie du Canada» avec des amendements dont le plus important regarde l'établissement d'un fonds de garantie.

Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

PÉAGES DE HAVRE

L'honorable M. Macpherson propose que le Sénat passe à la deuxième lecture du bill «Acte pour étendre les dispositions de l'acte pour autoriser la corporation de la ville d'Owen Sound à imposer et percevoir certains péages de havre». Il affirme que le dit bill vise simplement à prolonger le délai accordé à cette corporation pour la perception de certains droits destinés à payer les dépenses d'amélioration du port. La corporation a émis un certain nombre d'obligations et elle doit percevoir des droits de

Hon. Mr. Allan seconded the motion.

Hon. Mr. Sanborn did not think it advisable to legislate upon such matters, which properly fell within the purview of the local jurisdiction.

Hon. Mr. Macpherson explained that the question had been under the consideration of a committee of the other House, and of the Government, and it was decided that it properly fell under the jurisdiction of Parliament.

Hon. Mr. Wilmot asked if the Government had come to any conclusion as to the rights of the Corporation of St. John with respect to the harbour.

Hon. Mr. Mitchell could not give an answer on the subject at that moment.

Hon. Mr. Hazen was of opinion that the Bill was not one which Parliament had a right to consider, and that the question of jurisdiction would not be definitely settled until it came up, in some shape, before a Court of Justice.

Hon. Mr. Allan thought it but just to the promoters of the Bill to allow it to be read a second time, and then refer it to the Committee on Standing Orders and Private Bills.

Hon. Mr. Letellier de St Just asked if the Government were prepared to express an opinion on the subject.

Hon. Mr. Mitchell, in the absence of the Leader of the Government in the House, could not speak positively on the question.

Hon. Mr. Hazen said in the case of St. John, the rights were under royal charter, and alluded to some interference with those rights in the Bill recently introduced into Parliament respecting weights and measures.

Hon. Mr. Dickey said that the House itself should decide such matters, which were questions of legislation and not of executive function.

Hon. Mr. Macpherson called attention to the fact that similar Bills had passed the Legislature—one, for instance, respecting Belleville.

Hon. Mr. Sanborn referred to American authorities to show proper jurisdiction with respect to such cases, and again urged that the Bill, since it was of a municipal nature, should come before the local Legislature.

péages pour pouvoir verser l'intérêt sur celles-ci.

L'honorable M. Allan seconde la motion.

L'honorable M. Sanborn ne trouve pas à propos de légiférer sur de tels sujets qui relèvent tout à fait d'une juridiction locale.

L'honorable M. Macpherson explique que la question a été examinée par un comité de la Chambre des communes et par le Gouvernement et qu'il a été décidé qu'elle relevait bien de la compétence du Parlement.

L'honorable M. Wilmot demande si le Gouvernement est arrivé à une conclusion quelconque en ce qui a trait aux droits de la corporation de Saint-Jean, concernant le havre.

L'honorable M. Mitchell ne peut pour l'instant répondre à la question.

L'honorable M. Hazen estime que l'examen de ce bill n'est pas du ressort du Parlement et que l'on ne pourrait résoudre définitivement cette question de compétence qu'en portant l'affaire devant une cour de justice.

L'honorable M. Allan estime qu'il serait juste vis à vis des parrains du bill de le relire une deuxième fois, pour ensuite le renvoyer au Comité des ordres permanents et des bills privés.

L'honorable M. Letellier de St Just demande si le Gouvernement est prêt à prendre position sur le sujet.

L'honorable M. Mitchell, en l'absence du chef du Gouvernement, ne peut rien affirmer.

L'honorable M. Hazen mentionne que, dans le cas de Saint-Jean, les droits sont octroyés par une charte royale et il fait mention de l'existence d'un conflit entre ces droits et le bill concernant les poids et mesures récemment présenté au Parlement.

L'honorable M. Dickey déclare que la Chambre devrait elle-même régler ces questions qui sont de nature législative et non du ressort de l'exécutif.

L'honorable M. Macpherson fait remarquer que des bills de même nature ont déjà été adoptés, dont l'un, en particulier, regardait Belleville.

L'honorable M. Sanborn cite l'exemple des américains en indiquant quelle est chez eux la juridiction compétente dans de tels cas, il insiste à nouveau pour que le bill, puisqu'il est de nature municipale, soit transmis à la juridiction locale.

Hon. Mr. Allan recommended that the matter be referred to a Joint Committee of both Houses, in order to arrive at a satisfactory conclusion on all questions of a similar nature.

Hon. Mr. Mitchell said that the question was one of law, and could not be properly settled by a Committee; but the Government would be prepared, on the following day, to state their opinions on the subject.

Hon. Mr. Botsford did not think the House should be influenced by the opinions of the Government or of the Crown officers—the matter was one of legislation. He saw great inconvenience in allowing every municipality to levy tolls on general trade.

Hon. Mr. Dickey said that the opinion of the Crown officers, however worthy of respect, could only be a matter of advice. He also saw another difficulty respecting the question: that was the fact that the Bill asked to extend power given by an Act passed by the late Parliament of Canada.

Hon. Mr. Wilmot thought it was best to allow such matters to be carried on by those who were locally interested.

Hon. Mr. Hazen said that the Government could not control the House as to the powers of Parliament, and referred to several points in elucidation of the position he had taken on the main question at issue.

Hon. Mr. Mitchell had not meant to be understood to say that the House was bound by the opinion of the Government in respect to the powers of Parliament. His own impression was that the opinion of the Crown officers was only advisory.

The Bill was read a second time, and referred to the Committee on Standing Orders and Private Bills.

MESSAGE

The **Speaker** informed the House that a message had been received from the House of Commons with the following Bills:

Bill relative to Ontario Bank. Second reading to-morrow.

Bill to incorporate the Ontario and Quebec Railway Company. Second reading to-morrow.

The House then adjourned.

L'honorable M. Allan recommande que la question soit renvoyée à un comité mixte des deux Chambres, afin d'arriver à une conclusion satisfaisante pour tous les problèmes du même domaine.

L'honorable M. Mitchell déclare que c'est là un problème juridique qui ne peut être correctement résolu par un comité, mais que le Gouvernement devrait être en mesure de donner son opinion sur le sujet dès le lendemain.

L'honorable M. Botsford estime que la Chambre ne doit pas se laisser influencer par les opinions émises par les fonctionnaires de la Couronne et par le Gouvernement; il s'agit d'un problème de législation. Il voit beaucoup d'inconvénients à ce que soit laissé à chaque municipalité le droit de percevoir des droits de péages sur le commerce en général.

L'honorable M. Dickey indique que l'opinion des fonctionnaires de la Couronne, bien que digne de respect, ne doit être recherchée qu'à titre consultatif. Autre problème, le bill en question demande qu'on étende un pouvoir accordé par une loi adoptée par le dernier Parlement du Canada.

L'honorable M. Wilmot estime qu'il est préférable de laisser aux intéressés sur place le soin de s'occuper de questions de ce genre.

L'honorable M. Hazen déclare que le Gouvernement ne peut influencer la Chambre à l'égard des pouvoirs du Parlement, et il se réfère à plusieurs points pour expliquer la position qu'il a prise sur la principale question débattue.

L'honorable M. Mitchell n'a pas voulu laisser entendre que la Chambre est liée par l'opinion du Gouvernement au sujet des pouvoirs du Parlement. Selon lui, l'avis des fonctionnaires de la Couronne n'est que consultatif.

Le bill est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité des ordres permanents et des bills privés.

MESSAGE

Le **Président** fait savoir au Sénat qu'un message a été reçu de la Chambre des communes ainsi que les bills suivants:

Bill concernant la Banque Ontario. Deuxième lecture demain.

Bill pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec. Deuxième lecture demain.

La Chambre s'ajourne alors.

THE SENATE

Thursday, March 30, 1871

The Speaker took the Chair at 3 o'clock.

PRIVATE BILLS

Hon. Mr. Sanborn presented the sixth report of the Committee on Standing Orders and Private Bills, stating that the Committee found sufficient notice had been given in the case of the petition of S. Waddell and others of Montreal; and the petition of W. Workman and others, of the same place.

INTEREST

Hon. Mr. Dever said, if he would be permitted to trespass on the indulgence of the House for a few minutes, he would feel disposed to state that he thought, according to the British North America Act, all parties in this Dominion had a right to expect that a uniform rate of interest should be introduced through all the parts of this Dominion, with as much despatch as was the assimilation of other important questions that have been passed for the good government of the country. His object, at present, was to say that a great deal of dissatisfaction is felt at the seemingly unnecessary delay of the Government in bringing forward a measure of this kind, so that no obstruction may be continued any longer in any part of the Dominion against the free and unrestricted intercourse of business relations. Now, he would appeal to all, but more especially to the Government to look at the strange anomaly of several rates of interest at present prevailing in the Dominion. In one province, it was said, the legal rate is confined to 6 per cent. In another, 6 per cent, and as much more as the parties agree on. In a third, on mortgages 6 per cent, and as much more as you could get, if not disputed in law, and so on, until he thought there was hardly a man in this country who could tell exactly the precise rate of interest obtaining at present in all the provinces of this Dominion, without having to read through four sets of provincial statutes to find it out. That they might see that this state of affairs was causing commotion amongst the business men and others of some of the large cities of the lower provinces, he would ask permission to read an extract, from one of the leading papers of the city of St. John, setting forth the views of the Chamber of Commerce of that place on this subject, and how that body of merchants, bankers and others expect the Government will see to this matter with as much zeal as they have shown in obtaining the equalization of all the other conflicting laws that prevailed in the several provinces during the beginning of Confederation. Here, the hon-

LE SÉNAT

Le jeudi 30 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'honorable M. Sanborn présente le sixième rapport du Comité des ordres permanents et des bills privés en déclarant que le comité considère suffisant l'avis qui a été donné dans le cas de la pétition de S. Waddell et autres, de la cité de Montréal, et de celle de W. Workman et autres, de la même ville.

TAUX D'INTÉRÊT

L'honorable M. Dever sollicite l'indulgence de la Chambre pendant quelques minutes pour lui permettre d'exprimer l'avis que, d'après lui, suivant l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, toutes les parties de la Puissance ont le droit de s'attendre à ce qu'un taux d'intérêt uniforme soit étendu à toutes les provinces, avec la célérité dont on a fait preuve pour adopter d'autres mesures en vue de bon gouvernement du pays. Son intention, pour le moment est de souligner qu'il existe beaucoup de mécontentement suite aux délais apparemment injustifiés, de la part du Gouvernement à l'égard d'une telle mesure, afin de supprimer dans toutes les parties de la Puissance les entraves actuelles à la liberté des échanges. Il demande à tous, mais surtout au Gouvernement, d'examiner l'écart étrange qui existe entre les divers taux d'intérêt en vigueur actuellement dans la Puissance. Dans une province, dit-on, le taux d'intérêt légal est fixé à 6%. Dans une autre, il est de 6% mais il peut être bien supérieur à ce taux si les parties y consentent. Ailleurs, l'intérêt sur hypothèque est en principe de 6% mais il peut être augmenté à volonté, s'il n'est pas contesté en cour; à son avis, il n'existe probablement pas une seule personne au pays qui saurait dire avec précision quel est le taux d'intérêt en vigueur actuellement dans les diverses provinces sans avoir à consulter quatre séries de statuts provinciaux. Afin que l'on puisse se rendre compte de la confusion occasionnée par cet état de choses chez les hommes d'affaires, entre autres, dans certaines grandes villes des provinces de l'Est, il demande la permission de lire un article paru dans un des plus importants journaux de la ville de Saint-Jean. Dans cet article, la Chambre de commerce de cette ville expose ses vues sur le sujet et montre de quelle façon cette association de marchands, d'hommes d'affaire et de banquiers entend poursuivre ses revendications, c'est-à-dire avec le même zèle qu'elle a réclamé l'uniformisation de toutes les autres lois contradictoires qui existaient dans plusieurs provinces au début de la Confédéra-

ourable member read from a newspaper the action of the St. John Chamber of Commerce in this matter, and pressed on the Government the desirability of keeping in view the wishes of so large and intelligent a body of merchants, bankers, and others, now so anxious to have a Dominion interest law, similar to that at present obtaining in the province of Ontario. With these remarks, he asked the Government: whether it is the intention during the present Session of Parliament to introduce any Bill or Measure for the regulation of a common rate of interest on all monetary and mercantile transactions, within the several provinces, now comprising the Dominion of Canada?

Hon. Mr. Campbell agreed with the honourable gentleman that it was very desirable that the rate of interest should be assimilated throughout the Dominion; but there were many difficulties in the way, arising out of the diverse views entertained on the subject in another branch. Under these circumstances, the Government were not prepared, during the present Session, to introduce a Bill for the regulation of interest, although they admitted the importance of the question, and had no doubt it would be dealt with sooner or later.

MESSAGE

A message was received from the House of Commons, stating that they had passed the following Bills:

To incorporate the Toronto Corn Exchange Association. Second reading on Monday.

To incorporate the Montreal and City of Ottawa Junction Railway Company. Second reading on Monday.

THE FENIAN INVASION

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill (from House of Commons) intituled "An Act to indemnify members of Executive Government and others for the unavoidable expenditures of Public Money in excess of the Parliamentary Grant incurred in repelling the threatened invasion of the Fenians in 1870."

Hon. Mr. Hazen asked the government if there was any prospect of the Dominion itself being indemnified for the expenditure of the money in question.

Hon. Mr. Campbell replied that the expenses incurred had been put in the shape of a claim or statement, which had been submitted to the High Commission. Supposing the matter was not considered by that body, then it would remain for the Government of the

tion. L'honorable sénateur lit alors un article de journal rapportant les activités de la Chambre de commerce de Saint-Jean à ce sujet et il fait valoir les avantages qu'il y aurait pour le Gouvernement à tenir compte du souhait de cette importante association de marchands, de banquiers et d'autres citoyens éclairés, soucieux de voir la Puissance adopter sur les taux d'intérêt, une loi semblable à celle de la province d'Ontario. Il demande ensuite au Gouvernement s'il a l'intention, durant la présente session du Parlement, de présenter un bill ou une mesure tendant à régler un taux d'intérêt uniforme sur toutes les transactions monétaires ou commerciales à l'intérieur de toutes les provinces du Canada.

L'honorable **M. Campbell** corrobore l'opinion de son honorable collègue qu'il est souhaitable d'uniformiser le taux d'intérêt à travers la Puissance mais cela présente beaucoup de difficultés à cause des opinions différentes de l'autre Chambre sur la question. Dans ces conditions, le Gouvernement n'est pas disposé à présenter, durant la présente session, un bill visant à régler le taux d'intérêt, bien qu'il reconnaisse l'importance de la question et qu'il ne doute pas qu'elle soit réglée tôt ou tard.

MESSAGE

Le Sénat a reçu un message de la Chambre des communes l'informant du passage des bills suivants:

Acte pour incorporer l'association de la halle au blé de Toronto. Deuxième lecture lundi.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de jonction entre Montréal et la cité d'Ottawa. Deuxième lecture lundi.

L'INVASION DES FÉNIENS

L'honorable **M. Campbell** propose de passer à la deuxième lecture du bill reçu de la Chambre des communes, visant à indemniser les membres du Gouvernement à l'égard des dépenses entraînées par l'invasion des Fénians.

L'honorable **M. Hazen** demande au Gouvernement s'il serait possible que la Puissance soit remboursée des dépenses en question.

L'honorable **M. Campbell** répond que ces dépenses ont fait l'objet d'une réclamation ou d'une déclaration envoyée au Haut-Commissariat. A supposer que cette affaire ne soit pas examinée par le Haut-Commissariat, il reviendrait alors au Gouvernement de la Puissance

Dominion to place the circumstances clearly before the Imperial Government with the view of ascertaining whether, under the circumstance, they would not at all events assist in the payment of the amount which the Fenian invasion had compelled us to pay. (Hear, hear.)

The motion was carried.

HARBOUR DUES

Hon. Mr. Read moved the second reading of the Bill intituled "An Act to authorize the incorporated village of Trenton to impose and collect harbour dues, and for other purposes". The Bill, he stated, was similar to the one submitted on the previous day.

Hon. Mr. Campbell said that he understood that his honourable colleague, the Minister of Marine and Fisheries, had stated during the previous afternoon, that the Government would be prepared, when they again met, to give an opinion on the constitutional point. In compliance with that promise, he would state the opinion which was held by the Government, under the advice of the Minister of Justice. Legislation of the kind in question was not new—it had come up time and again since the formation of the Confederation. For instance, during the session of 1867-68, Acts were passed in relation to the harbour of Quebec, and harbour police; in 1869, with respect to harbour and channels, and harbour of Quebec; in 1870, with regard to improving harbours, Quebec harbour, Corporation of Collingwood (to collect tolls at mouth of Beaver River), Belleville harbour (to collect tolls), Quebec harbour again. In the Supply Bill of 1868, there were the following items:

Montreal River Police, chargeable against Harbour Commissioners, Quebec Harbour Police:

Harbours, Lake Huron	\$ 8,000
Harbours, Piers and Lights	120,000
Harbour Police, Montreal	11,628
River Police, Quebec	11,812
Harbours and Piers	50,000

In the Supply Bill, 1870

Harbour Police, Quebec and Montreal:

Harbours, Lakes Erie and Huron...	\$100,000
Mabou Harbour	8,000
Coteau du Lac Pier	4,000
Piers below Quebec	
Richibucto Harbour	4,000
Amherst Harbour	
House Harbour, Magdalen Island..	4,000
Bathurst Harbour	2,000
Steam Dredges	

de présenter clairement les faits au Gouvernement Impérial pour demander si, compte tenu des circonstances, il ne pourrait pas nous dédommager d'une partie au moins des dépenses occasionnées par l'invasion des Fénians. (Bravo).

La motion est adoptée.

DROITS DE HAVRE

L'honorable M. Read propose de passer à la deuxième lecture du bill visant à autoriser la corporation du village de Trenton à imposer et à percevoir des droits de havre et pour d'autres fins. Le bill, dit-il, est semblable à celui de la veille.

L'honorable M. Campbell dit qu'il avait l'impression que son honorable collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, avait déclaré l'après-midi précédent, que le Gouvernement serait disposé à donner son opinion sur l'aspect constitutionnel de la question quand il se réunirait à nouveau. Conformément à cette promesse, il exprime l'opinion du Gouvernement, suivant l'avis du ministre de la Justice. Les mesures législatives de ce genre ne sont pas nouvelles: il y en a eu plusieurs depuis la Confédération. Par exemple, durant la session de 1867-1868, des lois ont été passées touchant le havre de Québec et la police du port; en 1869 touchant les canaux et le havre de Québec; en 1870, pour l'amélioration des ports, du havre de Québec; la corporation de Collingwood (pour percevoir des droits de passage à l'embouchure de «Beaver River»); le havre de Belleville (pour percevoir des droits de passage) et de nouveau le havre de Québec.

Le bill des subsides de 1868 énumère les postes suivants:

Police de marine de Montréal, imputable à la Commission du port, et police du port de Québec:

Ports—Lac Huron	\$ 8,000
Ports—jetées et feux de port	120,000
Police du port, Montréal	11,628
Police de marine, Québec	11,812
Ports et jetées	50,000

Dans le bill des subsides de 1870:

Police du port, Québec et Montréal:

Ports des Lacs Érié et Huron	\$100,000
Port Mabou	8,000
Jetée de Coteau du Lac	4,000
Jetées en aval de Québec	
Port de Richibucto	4,000
Port de Amherst	
Havre-aux-Maisons, Îles-de-la-	
Madeleine	4,000
Port de Bathurst	2,000
Dragues à vapeur	

In all the foregoing cases, the honourable gentleman went on to say, the harbour had been considered as properly coming within the jurisdiction of Parliament. He believed that certain proceedings had taken place in the Legislature of Quebec declaring that such matters come properly within the purview of the Dominion Legislature. He did not mean to assert that the matter was quite clear as respects the constitutionality of the Act. Not until a series of years had passed, and the subject had been presented in a variety of aspects, would the point be clearly settled. Neither did he mean to say that he could quote any precise language from the Act which showed clearly that there was power given to Parliament to deal with such questions. In section 91, however, power was given to the Legislature of the Dominion in relation to all matters not coming within the legislative functions of the provinces. He did not find in the enumeration of subjects given to the local governments any item which precluded the interpretation which the Government and Parliament had hitherto given to the point. It might be said that "local works and undertakings" referred to the class of questions in controversy—so the same argument might be used with respect to "civil rights"; but it seemed most reasonable that these cases before the House might be classed as touching navigation and shipping, and the regulation of trade, subjects under the jurisdiction of the Dominion Legislature. In the schedule of the Act, there was mention made of "public harbours", which are the property of the Dominion. Harbours of refuge might be classed among such; but he did not base his conclusions on that part of the Act so much as on the other items just mentioned.

Hon. Mr. Hazen mentioned that certain acts had been passed by the Legislature of New Brunswick with respect to the harbour of St. John, and had received the sanction of the Minister of Justice, since they had been regularly assented to.

Hon. Mr. Miller did not think it allowable for the local legislature to have the power of legislating on matters affecting general trade and commerce.

Hon. Mr. Perry called the attention of the House to what he considered were objectionable features of the Bill. For instance, it was provided that tolls should be levied not only on property landed within the limits of the harbour, but on all timber coming down the river Trent and merely passing through. Again, it was proposed to make the vessels liable for the tolls on the goods they landed; in case of non-payment, the vessels might be detained.

Dans tous les cas précités, poursuit-il, on considérait que les ports ressortissaient de la juridiction du Parlement. Il croit que des délibérations ont eu lieu à la législature de Québec et que celle-ci en a conclu que ces questions sont, justement, du ressort du Parlement général. Il ne prétend pas que cette affaire soit tout à fait claire quant à la constitutionnalité de l'Acte. Ce n'est que dans quelques années, et seulement après que la question aura été étudiée soigneusement sous divers aspects qu'elle pourra être tranchée. Il ne veut pas non plus affirmer qu'il pourrait citer un passage de la loi montrant clairement qu'elle donne au Parlement le pouvoir de régler cette question. L'article 91, cependant, accorde au Parlement du Canada l'autorité législative concernant toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces. Dans l'énumération des sujets assignés aux législatures locales il n'en trouve aucun qui contredise l'interprétation donnée jusqu'à présent sur cette question par le Gouvernement et le Parlement. On peut affirmer que «les travaux et les ouvrages d'une nature locale» font allusion à ce genre de question controversée; le même argument peut alors servir en rapport avec «les droits civils». Cependant, il apparaît raisonnable que ces questions, dont la Chambre a été saisie, soient classées comme ayant rapport à la navigation et à la réglementation du commerce, qui tombent sous la juridiction du Parlement général. Dans l'annexe de la loi, il est fait mention de «ports publics» qui sont la propriété de la Puissance; on peut classer les ports de refuge parmi ceux-ci; toutefois, l'honorable sénateur ne fait pas reposer ses conclusions sur cette dernière partie de la loi comme les autres articles déjà mentionnés.

L'honorable M. Hazen mentionne que certaines lois relatives au havre de Saint-Jean adoptées par la législature du Nouveau-Brunswick ont été approuvées par le ministre de la Justice puisqu'elles avaient reçu la sanction royale.

L'honorable M. Miller ne pense pas qu'une législature provinciale devrait avoir le droit de légiférer sur des sujets touchant la réglementation du commerce en général.

L'honorable M. Perry attire l'attention de la Chambre sur certains points discutables du bill. Celui-ci prévoit, par exemple, le paiement de péages non seulement sur tous les biens déchargés à l'intérieur des limites du havre mais aussi sur tout le bois qui descend la rivière Trent même s'il ne fait que passer. Il propose aussi que les navires soient tenus de payer le péage sur les marchandises qu'ils déchargent, à défaut de quoi on les empêcherait de partir.

Hon. Mr. Dickey argued in favour of having some fixed rule to guide the House with respect to such matters, and added that his own opinion entirely agreed with that of the Postmaster General as regards the interpretation of the Union Act.

Hon. Mr. Sanborn said that there ought to be a clear distinction made between public and private harbours; the former certainly came within the jurisdiction of the Parliament. In the provisions of the Bill before the House, he saw a direct infringement of the powers of the local legislature. We should find a line of demarcation, where our powers began and ended. The clause referring to trade and commerce, in his opinion, referred to matters affecting more than one province, or foreign countries. In the present case, the matter was of a purely local character.

Hon. Mr. Flint agreed with the previous speaker who had pointed out the most objectionable features of the Bill—that clause especially which taxed the lumbering interest, and referred to the injurious effect of the Bill passed in a previous session with respect to Belleville.

Hon. Mr. Tessier hoped that the Committee, to whom the Bill would be submitted, would thoroughly consider the preamble and see that it was proved before agreeing to its passage. He believed that all navigable rivers and harbours are public property, unless, by some Act of Parliament or by local charter, they were placed in a different position. He believed that the Hon. Postmaster General was, in the main, correct in the principle he laid down. In the case, however, even of a harbour given special rights by charter, it was subject to legislation by the Dominion for general purposes of trade.

Hon. Mr. Allan agreed with the doctrine laid down by the leader of the Government, but was sorry that the honourable gentleman had not dealt more generally with the subject. He also added his regret that the proposition he (Mr. Allan) had made on the previous day—to refer the whole question to a Joint Committee—had not been entertained.

Hon. Mr. Skead called attention also to the injustice of the provisions respecting tolls on the large quantity of timber that came down the Trent every season.

Hon. Mr. Macfarlane said that he was certainly of opinion that there should be some definite rule laid down with respect to such matters, and expressed his surprise to see Bills concerning purely local harbours coming before the Dominion Legislature, whereas in the Maritime Provinces, they were invariably dealt with by the local legislatures. It was quite certain that if Parliament was to take

L'honorable M. Dickey fait valoir les avantages qu'il y aurait, pour la Chambre, d'avoir des règles fixes pour la guider dans de tels cas; il ajoute qu'il est complètement d'accord avec la façon dont le ministre des Postes a interprété l'Acte d'Union.

L'honorable M. Sanborn dit que l'on devrait faire une distinction très nette entre les ports publics et les ports privés; les premiers relèvent certainement de la compétence du Parlement. A son avis, les dispositions du bill soumis à la Chambre constituent une atteinte directe aux pouvoirs de la législature locale. Il faudrait pouvoir établir les limites de nos pouvoirs. A son avis, l'article traitant du trafic et du commerce touche des matières intéressant plus d'une province, ou des pays étrangers. Dans le cas présent, la question est purement d'intérêt local.

L'honorable M. Flint reconnaît, avec son collègue, que certains aspects du bill sont discutables; en particulier, l'article qui porte sur la taxation des intérêts forestiers. Il rappelle aux sénateurs les conséquences néfastes, pour Belleville, du bill adopté au cours d'une session antérieure.

L'honorable M. Tessier espère qu'avant d'adopter le bill qui lui sera soumis, le comité en étudiera à fond le préambule pour s'assurer du bien-fondé de cette mesure. Il croit que toutes les rivières navigables ainsi que tous les ports sont propriété publique à moins qu'une loi du Parlement ou une charte locale en ait décidé autrement. Il estime que le principe énoncé par le ministre des Postes est juste, dans l'ensemble. Cependant, quand il s'agit de commerce en général, la législation de la Puissance s'applique, même à un port auquel une charte confère certains droits.

L'honorable M. Allan se dit d'accord avec le principe énoncé par le leader du gouvernement, mais il regrette que celui-ci n'ait pas traité le sujet de façon plus générale. Il déplore aussi que l'on n'ait pas accepté la proposition qu'il (M. Allan) a faite hier de renvoyer cette affaire à un comité conjoint.

L'honorable M. Skead souligne l'injustice des dispositions prévoyant l'imposition de péages sur les grandes quantités de bois qui descend la rivière Trent chaque année.

L'honorable M. Macfarlane dit qu'il devrait y avoir des règles fixes sur de tels sujets et se montre surpris que des bills concernant des havres locaux soient soumis au gouvernement fédéral alors que dans les provinces maritimes, ce sont invariablement les législatures locales qui s'en occupent. Le gouvernement le regretterait sûrement s'il décidait de s'occuper de tous les havres petits ou grands. A son avis, ce

charge of all harbours—large and small—much embarrassment must ensue. In his opinion, the local legislature had the best means of informing themselves on such matters.

Hon. Mr. Churchill alluded to the peculiarities of different classes of harbours, and questioned the propriety of the Parliament dealing with such matters as that before the House.

Hon. Mr. Macpherson said that, ever since Confederation, Parliament had taken upon itself to legislate with respect to harbours, and considered it would be manifestly unfair to change the practice suddenly, without giving notice to all parties interested.

Hon. Mr. Wilmot was of the opinion that matters touching harbours should be within the jurisdiction of those who had some knowledge concerning them.

After some further remarks from honourable gentlemen, the motion was carried, and the Bill referred to the Committee on Standing Orders and Private Bills.

RAILWAY BRIDGES

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill to exempt railway companies from building drawbridges over rivers in certain cases. The Bill proposed, he explained, when a chartered company wished to cross a navigable river, notice should be given in the *Gazette* and local newspapers. The Governor in Council was, then, to consider and grant the application and to regulate the style of structure; but under no circumstances could they interfere with the navigation of a river.

Hon. Mr. Ryan considered the present measure less objectionable than one introduced in the first instance, but nevertheless, he was strongly of opinion that navigable rivers should be protected. It was still objectionable to give the power in question to the Governor in Council—he preferred leaving it in the hands of the Legislature. In this connection, he read from the memorial of the Montreal Board of Trade (laid on the table on a former day), protesting against the previous Bill, and also referred to the opinions of persons in Ottawa and elsewhere, who were of the belief that it was unwise of the Legislature to abrogate their right of dealing with such matters.

Hon. Mr. Ferrier was in favor of the Bill, but thought two months' notice should be given.

Hon. Mr. Hazen thought other companies, beside railway corporations, might be included.

sont les législatures provinciales qui sont les mieux placées pour s'informer de telles questions.

L'honorable M. Churchill fait allusion aux particularités des différentes sortes de havres et se demande si le Parlement a le pouvoir de traiter les questions soumises présentement à la Chambre.

L'honorable M. Macpherson dit que, depuis la Confédération, le Parlement a légiféré sur les havres et il considère qu'il serait manifestement injuste que le Parlement change son habitude soudainement sans d'abord en informer toutes les parties intéressées.

L'honorable M. Wilmot croit que les havres devraient être placés sous la juridiction des parties qui connaissent ce qui s'y rapporte.

Après quelques remarques supplémentaires de la part des honorables sénateurs, la motion est adoptée et le bill est renvoyé au Comité des ordres permanents et des bills privés.

LES VIADUCS

L'honorable M. Campbell propose la deuxième lecture du Bill pour exempter en certains cas les compagnies de chemins de fer de l'obligation de construire des ponts mobiles sur les rivières navigables. Il explique que ce bill propose que les compagnies à charte fassent paraître un avis dans la «Gazette» et dans les journaux locaux, lorsqu'elles désirent traverser des rivières navigables. Le Gouverneur-en-Conseil devra, alors, considérer la demande et y acquiescer en décidant du genre de la construction; en aucun cas, cependant, les compagnies ne doivent gêner la navigation sur une rivière.

L'honorable M. Ryan considère cette proposition moins discutable que la précédente mais il est encore convaincu que l'on devrait préserver les rivières navigables. Cependant, il est encore discutable que le pouvoir de régler les questions de ce genre soit dévolu au Gouverneur-en-Conseil plutôt qu'à la Législature. En rapport avec ce sujet, il lit la pétition de la Chambre de commerce de Montréal (déposée sur la table la veille) protestant contre le bill précédent et mentionne aussi que certaines personnes d'Ottawa et d'ailleurs croient qu'il n'est pas sage que la Législature abroge leur droit de s'occuper de ces questions.

L'honorable M. Ferrier est en faveur du bill mais croit qu'un avis de deux mois devrait être donné.

L'honorable M. Hazen croit que l'on devrait inclure d'autres compagnies que celles des chemins de fer.

Hon. Mr. Skead spoke of the necessity of carefully guarding the interests of a river like the Ottawa, where he expected to see a canal constructed in the course of time, notwithstanding the report of the commissioners.

Hon. Mr. Campbell said that it was explicitly laid down in the Bill that nothing whatever should be done to interfere, in any way, with the navigation of a river.

Hon. Mr. Sanborn suggested the insertion of a provision to prevent interference with the floating of rafts—a very important provision in the case of a river like the Ottawa.

Hon. Mr. Campbell said the amendment might be very properly added in Committee.

After a few remarks from **Hon. Mr. Ryan**, and from **Hon. Mr. Campbell** in explanation,

The motion was carried, and the Bill referred to a Committee of the Whole on Monday next.

ONTARIO BANK

Hon. Mr. Macpherson moved second reading of the Bill (from the House of Commons) to amend the charter of the Ontario Bank. The object of the Bill is simply to explain an Act passed by Parliament two sessions ago.

The motion was carried, and the Bill referred to the Committee on Banking, Commerce and Railways.

The House then adjourned.

L'honorable M. Skead dit qu'il est nécessaire de préserver une rivière comme la rivière des Outaouais sur laquelle un canal sera construit éventuellement, nonobstant le rapport des commissaires.

L'honorable M. Campbell dit qu'il est prévu implicitement dans le bill que rien ne doit entraver, d'aucune façon, la libre navigation sur une rivière.

L'honorable M. Sanborn suggère que l'on ajoute une disposition au bill pour prévenir que l'on nuise aux trains de flottage—une disposition très importante dans le cas d'une rivière telle que la rivière des Outaouais.

L'honorable M. Campbell dit qu'un comité peut très bien décider d'inclure cet amendement au bill.

Après quelques remarques explicatives de la part de **l'honorable M. Ryan** et de **l'honorable M. Campbell**, la motion est adoptée et le bill renvoyé à un comité général le lundi suivant.

LA BANQUE ONTARIO

L'honorable M. Macpherson propose la deuxième lecture du bill (de la Chambre des communes) pour amender la charte de la banque Ontario. Le but de ce bill est simplement d'expliquer une loi votée par le Parlement il y a deux sessions.

La proposition est adoptée et le bill est renvoyé au Comité des banques, du commerce et des chemins de fer.

Le Sénat s'ajourne.

THE SENATE

Friday, March 31, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

THE BOUCHETTE MEMORIAL

Hon. Mr. Ryan asked the indulgence of the House whilst he referred very briefly to the memorial of the descendants of the late Joseph Bouchette, who was in his life time, the Surveyor General of the late province of Lower Canada, now Quebec. The grandfather and great-grandfather of the petitioners was a distinguished officer in the service in Canada during the war of Independence. This son was Joseph Bouchette, the Surveyor General, who, in the performance of his duties, prepared a map which was well known to everyone who had studied the geography of this country. He prepared a very admirable work in reference to Canada, and submitted it during 1814 to the Legislature of the then province of Quebec. A vote was passed in that Legislature for £1,500 to enable him to proceed to England to have the work properly engraved and published. He brought out a series of valuable maps, which cost him some £4,000 sterling. He would certainly never have undertaken the work had it not been for the encouragement which he felt when the Legislature passed the vote in question, but as an illustration of the uncertainty of legislation sometimes, he was only paid £500 out of the £1,500, though it was acknowledged that he had fully fulfilled his obligation. Mr. Bouchette, unable to get reimbursed, was obliged to sell a valuable seignory at a sacrifice, and his descendants had consequently sustained a positive injury in that respect. No one could doubt that the work in question was not simply of a provincial, but really of a Dominion character. Under these circumstances, the petitioners came before the House and asked that their case be taken into its favorable consideration.

Hon. Mr. Hazen spoke warmly of the public services of the Surveyor General, who was well known in New Brunswick, and alluded to the high character of his works in reference to the topography and geography of the Dominion.

Hon. Mr. Botsford also alluded to the services of the same gentleman in connection with the arrangement of a boundary line between New Brunswick and Canada. Both he (Mr. Botsford) and Colonel, then Major Robinson, had been much indebted to Mr. Bouchette for information which he was able to give them.

Hon. Mr. Dickey said that the discussion was certainly irregular—he had a petition sent

LE SÉNAT

Le vendredi 31 mars 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures.

LA PÉTITION BOUCHETTE

L'honorable M. Ryan demande à la Chambre de bien vouloir l'écouter pendant qu'il mentionne brièvement la pétition des descendants de feu Joseph Bouchette, en son vivant arpenteur général de la province du Bas-Canada, maintenant la province de Québec. L'aïeul des pétitionnaires était un officier de marque qui a servi au Canada pendant la guerre d'Indépendance. Joseph Bouchette, arpenteur général, a préparé, dans l'exercice de ses fonctions, une carte bien connue de tous ceux qui ont étudié la géographie de ce pays. Il a préparé un ouvrage admirable sur le Canada qu'il a soumis, en 1814, à la Législature de la province de Québec. Cette Législature d'alors a voté une proposition allouant la somme de 1,500 livres à Joseph Bouchette afin qu'il se rende en Angleterre faire graver et publier convenablement cet ouvrage. Il en a rapporté une série de cartes de valeur qui lui ont coûté quelque 4,000 livres sterling. Il n'aurait certainement jamais entrepris ce travail s'il n'avait pas senti que la Législature, en votant la proposition en question, l'encourageait à le faire. La législation n'est cependant pas toujours suivie à la lettre, puisqu'il n'a reçu que 500 des 1,500 livres engagées bien que l'on reconnut qu'il avait pleinement respecté ses engagements. M. Bouchette, incapable de se faire rembourser, dut sacrifier une seigneurie de valeur; par conséquent, ses descendants subirent un préjudice réel. Il n'y a aucun doute que l'ouvrage précité revêt un caractère national. En raison des circonstances, les pétitionnaires prient la Chambre de considérer favorablement leur demande.

L'honorable M. Hazen parle chaleureusement des services publics rendus par l'arpenteur général qui était bien connu au Nouveau-Brunswick et mentionne l'excellence de ses travaux concernant la topographie et la géographie de la Puissance.

L'honorable M. Botsford fait aussi mention de l'aide apportée par M. Bouchette à l'établissement d'une frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Canada. Il (M. Botsford) ainsi que le Colonel (alors major) Robinson, ont une dette de reconnaissance envers M. Bouchette pour les renseignements qu'il a été capable de leur fournir.

L'honorable M. Dickey dit que cette discussion est certainement contraire aux règles. Il a

him asking for certain compensation, but he did not feel at liberty to present it.

Hon. Mr. Campbell said that he presumed the object of presenting the petition was to evoke an expression of opinion in its favour, and stated that he sympathized with the effort which was being made in the matter. He could not, of course, say how the matter was to be managed, but he trusted that some means would be found of doing so.

Hon. Mr. Miller referred to the high character of the works of Mr. Bouchette, which were of a Dominion character, and expressed his surprise that he had never been compensated for his great labour.

The matter then dropped.

MESSAGE

A Message was received from the House of Commons with the following Bills:

To incorporate the Confederation Life Association.

To incorporate the Kingston and Pembroke Railway Company.

To incorporate the Isolated Risk Fire Insurance Company of Canada.

To amend the Insolvency Act of 1869.

To prolong, for a limited time, the time allowed for the redemption of rents reserved on certain Indian lands in the Township of Dundee.

The second reading of the foregoing Bills was ordered for Monday next.

REPORTS OF COMMITTEES

Hon. Mr. Campbell submitted the report of the Committee respecting the Library of Parliament. Consideration on Monday next.

Hon. Mr. Sanborn, from the Committee on Standing Orders and Private Bills, reported favorably on petitions from the Marine Fire Insurance Company, the Sun Insurance Company of Montreal, and on the Bill respecting the Corporation of Owen Sound.

On motion of **Mr. Macpherson**, the Bill in reference to Owen Sound was ordered for the third reading on Monday.

Hon. Mr. Simpson presented a report from the Joint Committee on Printing. Consideration on Monday next.

reçu une pétition demandant une certaine indemnité mais il ne se sent pas libre de la présenter.

L'honorable M. Campbell dit qu'il suppose que la pétition est présentée afin que les sénateurs la considèrent favorablement et il affirme qu'il sympathise avec l'effort fait à ce sujet. Il ne sait pas comment cette affaire sera réglée, mais il souhaite qu'on en trouve le moyen.

L'honorable M. Miller évoque la grande valeur des travaux de M. Bouchette, travaux qui revêtaient un caractère national, et exprime sa surprise de voir que ce dernier n'a jamais été dédommagé de sa peine.

La question est abandonnée.

MESSAGE

Un message est reçu de la Chambre des communes ainsi que les bills suivants:

Acte pour incorporer l'association d'assurance sur la vie dite de la confédération.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés du feu.

Acte pour amender l'acte de la faillite de 1869.

Acte pour prolonger pendant un temps limité le délai fixé pour le rachat des rentes dont sont grevées certaines terres des Sauvages dans le Township de Dundee.

Il est ordonné que lesdits bills soient lus une deuxième fois lundi.

RAPPORTS DES COMITÉS

L'honorable M. Campbell présente le rapport du Comité de la bibliothèque du Parlement. Ce rapport sera examiné lundi.

L'honorable M. Sanborn, du Comité des ordres permanents et des bills privés, recommande à la Chambre la pétition de la compagnie d'assurance maritime et contre l'incendie; celle de la compagnie d'assurance du Soleil de Montréal; et le bill concernant la corporation de la ville d'Owen Sound.

Sur motion de **M. Macpherson**, on ordonne que le bill d'Owen Sound soit lu pour la troisième fois lundi.

L'honorable M. Simpson présente un rapport du Comité conjoint des deux Chambres sur les impressions du Parlement. Ce sera examiné par le Sénat lundi.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Campbell gave notice that he would, on the following Monday, introduce resolutions with respect to the admission of British Columbia into the Union.

ENQUIRIES

Hon. Mr. Dickey asked the Government for information respecting the distribution of the Geological Reports.

Hon. Mr. Aikins replied that copies had been sent to the local Governments for distribution. The price of those sold to the general public was \$2.50 each.

Hon. Mr. Bourinot asked if the report of Mr. Boyd with respect to False Bay Beach, Mire, Cape Breton, had been received.

Hon. Mr. Campbell could not reply at that moment.

MARINE

Hon. Mr. Mitchell introduced a Bill respecting certain officers of the Trinity House, Quebec.

The Bill was read a first time; second reading on Monday next.

PRIVATE BILLS

On motion of Hon. Mr. Sanborn, the time limit for receiving Private Bills was extended to the 6th April.

MANITOBA

Hon. Mr. Bureau, on making the motion of which he had given notice some days previously, referred to the mode of legislation pursued in respect to the new province of Manitoba. He was strongly of opinion that, since the proclamation which admitted the Territory of Manitoba into the Confederation, the people of the province now enjoyed the powers of self-government in their entirety. But they had the right to touch in advance, the subsidy granted by the 24th and 25th sections of the Act of Manitoba, that is to say:

Interest on \$47,290	\$ 2,364.50
5 per cent, in addition	30,000.00
The 80 cents a head, according to population	13,400.00
	<hr/>
	\$45,764.50

COLOMBIE BRITANNIQUE

L'honorable M. Campbell informe la Chambre qu'il présentera lundi, des résolutions concernant l'admission de la Colombie Britannique dans l'union avec le Canada.

INTERPELLATIONS

L'honorable M. Dickey demande au Gouvernement des renseignements au sujet de la distribution des bulletins géologiques.

L'honorable M. Aikins répond que des exemplaires de ceux-ci ont été remis aux gouvernements provinciaux pour fin de distribution. Le prix de détail de l'exemplaire est de \$2.50.

L'honorable M. Bourinot demande au Gouvernement s'il a reçu le rapport de M. Boyd concernant False Bay Beach à Mire, Cap Breton.

L'honorable M. Campbell ne peut répondre à cette question pour le moment.

MARINE

L'honorable M. Mitchell présente à la Chambre un bill intitulé: «Acte concernant certains officiers de la maison de la Trinité de Québec.»

Le bill est lu pour la première fois on ordonne qu'il soit lu pour la deuxième fois lundi.

BILLS PRIVÉS

Sur motion de l'honorable M. Sanborn, il a été ordonné que le délai pour présenter des bills privés au Sénat soit prolongé jusqu'au sixième jour d'avril prochain.

MANITOBA

L'honorable M. Bureau, présentant la motion dont il a informé le Sénat il y a quelques jours, rappelle le genre de législation recherchée en ce qui concerne la nouvelle province du Manitoba. Il est persuadé que depuis la proclamation autorisant l'entrée du Territoire du Manitoba dans la Confédération, le peuple de cette province jouit de tous les pouvoirs d'un gouvernement autonome. Mais ils ont le droit de recevoir à l'avance la subvention que leur accordent les articles 24 et 25 de l'Acte du Manitoba, soit:

Intérêts sur \$47,290	\$ 2,364.50
5% en supplément	30,000.00
Subvention de 80 sous per capita, selon la population	13,400.00
	<hr/>
	\$ 45,764.50

besides all the charges that are at the expenses of the Federal Government. The half of the foregoing sum, he contended, should be paid in advance every six months. It was absurd to expect, that with such an insufficient subsidy, they could meet all the expenses entailed upon them by the action of the Federal Government. He must refer specially to the presence of the Volunteers as unjustifiable and an infringement of the constitutional rights of the people of the province. He did not believe their presence was calculated to promote that kindly feeling which should animate the people of Manitoba with respect to the Dominion. He was convinced that the course pursued by the Government of Canada, from the outset, had not been dictated by wisdom or prudence or a correct comprehension of the feelings and wishes of the people who made up so large a portion of the population. He wished to see a different state of things in the future, and the Government of Manitoba no longer subject to the caprice of the Executive of Canada. He moved that an humble address be presented to His Excellency the Governor General, praying that His Excellency will be pleased to cause to be laid before this House a summary of the expenses incurred and revenue received under the operation of the Act, 32 and 33 Victoria, chap. 3 "for the temporary government of Rupert's Land and the North-West Territory" since those territories have been united to Canada under the provisions of The British North America Act, 1867, including all expenses incurred and revenue received to the close of this Session, under the following heads:

1. Expenses connected with the administration of justice in those territories, including the salaries and allowances of the Judges of the Superior Courts and of District and County Courts.
2. Expenses of transport and maintenance of a military force and of a police force, and other expenses of that kind.
3. Salaries or allowances of the Lieutenant Governor and his Privy Council.
4. Rents of houses or buildings occupied by the different public departments.
5. Salaries of persons employed.
6. Expenses incurred for postal services, in relation to customs, gaols, and the militia, and for the protection of the fisheries, and all expenses connected with the public service under the said temporary government.
7. Amount of customs and excise duties and of revenue from all other sources collected during the same period.

Ceci, indépendamment de tous les frais qui sont à la charge du Gouvernement fédéral. La moitié de la somme précitée, poursuit M. Bureau, devrait être versée à l'avance, tous les six mois. Il est absurde de croire qu'avec une si faible subvention, la Province peut s'acquitter de toutes les dépenses occasionnées par la décision du Gouvernement fédéral. Il s'élève en particulier contre la présence des volontaires, qui n'a pas de raison d'être et constitue une violation des droits constitutionnels de la population de la province. Il ne croit pas que leur présence dans cette province soit de nature à favoriser les sentiments d'amitié que devrait avoir le peuple du Manitoba envers la Puissance. Il est convaincu que, dès le premier jour, la ligne de conduite suivie par le Gouvernement canadien n'a pas été dictée par la sagesse, la prudence ou une bonne compréhension des sentiments et des souhaits de la majorité de la population. Il espère que cet état de choses cessera bientôt et que le Gouvernement du Manitoba ne sera plus soumis aux caprices du Gouvernement fédéral. Il propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état sommaire des dépenses faites et des revenus perçus sous l'opération de l'acte 32 et 33 Victoria, chapitre 3, «pour le gouvernement provisoire de la Terre du Rupert et du Territoire du Nord-Ouest,» depuis que ces territoires ont été unis au Canada, en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique 1867, ledit état devant comprendre toutes les dépenses faites et les revenus perçus jusqu'à la fin de la session actuelle, et contenir les renseignements suivants:

1. Dépenses d'administration de la justice dans ces territoires, comprenant les salaires et indemnités des juges des cours supérieures et des cours de district ou de comté.
2. Frais d'expédition et d'entretien d'une force militaire et d'une force de police et autres dépenses de même nature.
3. Honoraires ou appointements du lieutenant-gouverneur et de son conseil privé.
4. Loyers des maisons ou édifices occupés par les différents départements publics.
5. Salaires des employés.
6. Dépenses d'administration des postes, des douanes, des prisons, dépenses de la milice, pour la protection des pêcheries et toutes autres dépenses relatives au service du dit gouvernement provisoire.
7. Montant des droits de douane et d'accise et des revenus provenant de toutes autres sources, perçus pendant la même période.

8. Summary of expenses incurred in opening communications with, establishing government in, and providing for settlement of the North-West Territories, including expedition to Red River, paid out of the sum of \$1,460,000 granted to Her Majesty for those purposes by the Act 33 Victoria, chap. 2, "for granting to Her Majesty certain sums of money required to defray certain expenses of the Public Service for the financial years ending respectively the 30th June, 1870, and the 30th June, 1871".

Hon. Mr. Christie seconded the motion.

Hon. Mr. Campbell differed entirely from the honourable gentleman who made the motion, when he said that the Volunteers were in Manitoba contrary to the wishes of the people.

Hon. Mr. Bureau meant to say that since there was a regularly established Government in the new province, we had no right to keep Volunteers there—it was contrary to law.

Hon. Mr. Campbell said that the presence of the Volunteers had certainly tended to preserve order, and that they were received and treated most kindly by the people among whom they were living. Rumours had been circulated to the prejudice of the Volunteers, but they had been proved already to be without foundation. As respects the motion, he would endeavour to obtain the information asked for at as early a day as possible.

Hon. Mr. Bureau did not expect to get the information immediately.

The motion then passed.

CURRENCY

Hon. Mr. Campbell moved the second reading of the Bill to assimilate the currency of the Dominion. He stated, in explanation, that its object was to change the currency of Nova Scotia, and make it similar to that of the rest of the Dominion. The measure had been postponed for some time in the hope there would be a system of international currency established, but the prospect of that now seemed very remote. He hoped that the change would be found beneficial in Nova Scotia, where there were several counties already favourable to it. Hitherto, the Government had paid every attention to the appeals of Nova Scotia on the subject, but further delay would now, they felt, be an injustice to New Brunswick, and other parts of the Dominion.

8. État sommaire des dépenses faites pour ouvrir des communications, établir un gouvernement, et pourvoir à la colonisation des territoires du Nord-Ouest, y compris l'expédition à la Rivière Rouge, lesdites dépenses payées sur le crédit de \$1,460,000 accordé à Sa Majesté à cette fin par l'Acte 33 Victoria, chapitre 2, «pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les années fiscales expirant le 30 juin 1870, et le 30 juin 1871.»

L'honorable M. Christie appuie la motion.

L'honorable M. Campbell n'est pas du tout d'accord avec l'honorable sénateur qui a présenté la motion lorsque ce dernier affirme que les habitants du Manitoba ne désirent plus la présence des volontaires dans leur province.

L'honorable M. Bureau tient à dire que la nouvelle province étant dotée d'un gouvernement tout à fait légal, le Canada n'a pas le droit d'y avoir des volontaires car cela est contraire à la loi.

L'honorable M. Campbell affirme que la présence des volontaires a certainement contribué à préserver l'ordre et que ceux-ci sont très bien reçus et traités avec beaucoup d'égard par la population locale. Des rumeurs se sont répandues au préjudice des volontaires, mais elles ont eu tôt fait de se révéler sans fondement. En ce qui concerne la motion, il s'efforcera de recueillir les informations demandées aussitôt qu'il le pourra.

L'honorable M. Bureau ne s'attend pas à obtenir ces renseignements immédiatement.

La motion est alors adoptée.

LA MONNAIE

L'honorable M. Campbell propose de passer à la deuxième lecture du bill intitulé: «Acte pour établir un système monétaire uniforme pour la puissance du Canada.» Il explique que cet acte a pour but de modifier le système monétaire de la Nouvelle-Écosse pour l'assimiler à celui du reste de la Puissance. Cette mesure a été repoussée pendant quelque temps dans l'espoir qu'il se créerait un système monétaire international, mais cette possibilité semble maintenant très éloignée. Il espère que ce changement sera bénéfique pour la Nouvelle-Écosse où, d'ailleurs, plusieurs comtés sont favorables à ce projet. Jusqu'à présent, le Gouvernement a pris en considération les demandes de la Nouvelle-Écosse sur la question, mais il croit que tout délai supplémentaire serait injuste envers le Nouveau-Brunswick et les autres provinces de la Puissance du Canada.

Hon. Mr. Dickey said that he supposed the Bill might be regarded as the requiem of the old Halifax currency which had done good work in its day, and had been found eminently adapted to meet the wants and requirements of the business community. It had been characterized as the easiest and simplest currency for computation to be found anywhere. Formerly, in Nova Scotia, the Mexican dollar was received at 5s. 2½d.—thus a fictitious value was given to coin, a very large number of which used to circulate. In 1860, the present Chief Justice of Nova Scotia (Sir William Young), introduced a Bill which brought the decimal system into operation; and being in the Legislative Council at that time, he (Mr. Dickey) had opposed the measure on the principle that, if a change were necessary, they should assimilate the currency to that of the other countries of the continent. Instead of doing so, however, they established the present anomalous currency—we made it dollars and cents—a dollar which it took 103 cents to pay. He had been in favour of assimilation in 1860, and was so still. He had certainly wished to see the currency of the Dominion established on the basis of the Nova Scotia system, and had urged, in common with other representatives of the province, that time should be given to see the results of the International Conference. Inasmuch as there was no prospect of any international system being arranged, they had no objection to the assimilation of the currency. As respects the Bill itself, he asked the Postmaster General why there was not a value given to the English silver. He also expressed the opinion that some loss might accrue to parties, in connection with the collection of debts, which are to be paid under the fourth section by equivalent sums in the currency of Canada.

Hon. Mr. Campbell replied that he understood that there was no value given to the English silver because it was not considered desirable to encourage its circulation. Arrangements had been made with banks to retain all the silver which came into their possession.

Hon. Mr. Ryan was of the opinion that a uniform currency was very desirable, and he had no intention of opposing the Bill. He had only risen to correct an impression, which seemed to prevail among those who took a deep interest in such questions, that there was no prospect of the establishment of an international currency. Reading the debates which took place on the Bill elsewhere, he found the Minister of Customs was reported to have said that "the prospect of an international currency was so entirely done away with, there could be no possible reason for further postponement". Another member of the Cabinet, in the same

L'honorable M. Dickey est d'avis que ce bill signifie la fin du système monétaire d'Halifax qui a été bien utile autrefois et qui était bien approprié aux besoins et aux exigences de la communauté commerciale. Certains prétendaient que c'était le système monétaire le plus simple et le plus facile pour le calcul. Autrefois, en Nouvelle-Écosse, le dollar mexicain valait 5s 2½d. On a donc donné une valeur arbitraire aux pièces, qui circulaient en grand nombre. En 1860, le ministre de la Justice de la Nouvelle-Écosse à l'époque Sir William Young, présenta un projet de loi qui adoptait le système décimal pour la monnaie. M. Dickey, qui à cette époque faisait partie du Conseil législatif, s'était opposé à ce projet en déclarant que si un changement s'imposait, on devrait plutôt assimiler le système monétaire de Halifax à celui des autres pays du continent. Au lieu de cela, cependant, on a instauré le système curieux actuel basé sur le dollar et le cent dans lequel un dollar vaut 103 cents. Il prônait en 1860 l'assimilation et il la prône toujours. Certes, M. Dickey a souhaité que le système monétaire de la Puissance soit établi suivant celui de la Nouvelle-Écosse. Avec d'autres représentants de cette province, il a insisté auprès de la Chambre pour qu'on attende les résultats de la Conférence internationale. Puisqu'aucun accord n'est prévu en vue de l'établissement d'un système monétaire international, ils ne s'opposent pas à l'intégration de leur système monétaire à un système canadien. Pour ce qui est du projet de loi proprement dit, M. Dickey demande au ministre des Postes pourquoi l'argent d'Angleterre ne possède pas de valeur précise. Il croit aussi que les parties vont subir des pertes par suite du recouvrement des dettes qui seront payées en vertu de l'article 4 et des sommes équivalentes dans le système monétaire canadien.

L'honorable M. Campbell répond qu'il pense qu'aucune valeur n'a été attribuée à l'argent d'Angleterre parce que l'on considère qu'il vaut mieux ne pas encourager sa circulation. Des accords ont été conclus avec des banques pour qu'elles conservent tout l'argent qui viendra en leur possession.

L'honorable M. Ryan croit que l'établissement d'un système monétaire uniforme est souhaitable et il n'a pas l'intention de s'opposer au projet de loi. Il prend seulement la parole pour corriger l'impression qui semble prévaloir parmi ceux qui s'intéressent à de telles questions, à savoir qu'on ne prévoit pas l'établissement d'un système monétaire international. En lisant les débats qui ont eu lieu ailleurs au sujet de ce bill, il s'est aperçu que le ministre des Douanes avait affirmé qu'on en avait complètement fini avec l'idée d'un système monétaire international et que par conséquent il n'y a pas de raison de reporter encore le règlement

discussion, said, "the question had been staved off time and again in the hope of an international currency, but such a hope was now at an end". Now he (Mr. Ryan) was desirous of knowing where those gentlemen got the information on which they based their very positive assertions. In this connection, he asked the House to permit him to read the following extract from a gentleman (H. W. Chisholm) who was on the Commission for the establishment of international metric standards: "The International Metric Commission met at Paris on 8th August, representatives from nearly all civilized countries, except the German States at war with France, being present. It was the day after the news of MacMahon's defeat reached Paris, and the deplorable state of things, of course, put a stop, at once, to our proceedings until a more favourable period. We met, however, every day for a week and discussed fully all preliminary matters, and inaugurated the Commission as successfully as could be hoped under the circumstances. I saw Mr. J. H. Smith, the day before yesterday; the question of International Coinage like that of International Metric Standard, is quite in abeyance till after the restoration of peace in France. I do hope that there is now some prospect of terms being come to. When things are at their worst, they must mend".

In conclusion, **Hon. Mr. Ryan** stated that when at Washington the other day, a gentleman who had been one of the international deputies to meet the Commissioners in Paris, had also assured him that the prospect of satisfactorily arranging those matters was very bright, if peace could be once established in Europe.

Hon. Mr. Wark said that the people of New Brunswick found their system of currency to work admirably, and went on to refer to the necessity of arranging some mode by which long standing debts can be settled, for instance a property mortgage not paid for a number of years. In respect to American gold coins, too, he thought that they should be defined at halves and quarters instead of the phraseology used in the Bill.

Hon. Mr. Campbell said that all those matters could be discussed in Committee, and in answer to the honourable member for Montreal, expressed the hope that the efforts for the establishment of an international coinage would result satisfactorily, but his own impres-

de cette affaire. Un autre membre du Cabinet a déclaré au cours de la même discussion que la question a été écartée à plusieurs reprises dans l'espoir d'établir un système monétaire international mais que tout espoir est maintenant abandonné. M. Ryan voudrait bien savoir où ces messieurs ont puisé les renseignements sur lesquels ils ont basé leurs affirmations. A ce propos, il demande à la Chambre la permission de procéder à la lecture d'un rapport écrit par M. H. W. Chisholm qui est membre de la Commission pour la création d'un système métrique international: «La Commission du système métrique international a tenu ses assises à Paris le 8 août. Ont participé à cette réunion les représentants de presque tous les pays civilisés à l'exception des États allemands qui sont en guerre contre la France. C'était le lendemain de l'annonce à Paris de la défaite de MacMahon et cette situation malheureuse nous obligea d'interrompre nos travaux immédiatement jusqu'à une période plus favorable. Toutefois, nous nous sommes réunis tous les jours pendant une semaine pour discuter à fond de tous les sujets préliminaires et nous avons inauguré cette Commission avec tout le succès possible, compte tenu des circonstances.

J'ai rencontré M. J. H. Smith avant-hier. Les questions concernant une monnaie internationale et une norme métrique internationale sont en suspens et le demeureront jusqu'à ce que la paix soit rétablie en France. J'espère fortement qu'on arrivera bientôt à un règlement quelconque. Quand les choses sont au pire, elles ne peuvent que s'arranger.»

Pour conclure, **M. Ryan** déclare que lorsqu'il se trouvait à Washington l'autre jour, un des délégués internationaux nommés pour rencontrer les membres de la Commission à Paris l'a également assuré de la perspective d'un règlement satisfaisant de ces questions, une fois la paix rétablie en Europe.

L'honorable M. Wark affirme que les habitants du Nouveau-Brunswick estiment que leur système monétaire fonctionne à merveille. Il enchaîne en évoquant la nécessité de mettre au point un mode de règlement des dettes à longue échéance, comme des hypothèques sur biens immobiliers qui ne soient pas remboursées pendant un certain nombre d'années. En ce qui concerne les pièces d'or américaines, il croit qu'il vaudrait mieux mentionner les pièces de 50 cents et de 25 cents plutôt que d'employer la phraséologie du bill.

L'honorable M. Campbell déclare que toutes ces questions peuvent être étudiées en comité. En réponse à la question de l'honorable sénateur de Montréal, il espère que les efforts visant la création d'une monnaie internationale donneront des résultats satisfaisants, tout

sion was that some time must pass away before the object desired could be attained.

The motion was carried.

Bill referred to Committee on Monday.

RAILWAY

Hon. Mr. Skead moved the second reading of the Bill to incorporate the Ontario and Quebec Railway Company, the preamble of which states that the object is to construct "a railway from Toronto to Ottawa, passing through or near Peterborough, Madoc and Carleton Place, with power to cross the Ottawa River at or near Ottawa City, and to unite, amalgamate, or make running arrangements with railway lines in the Provinces of Ontario and Quebec, and the construction of such a railway would be of great public advantage, by affording facilities for the settlement of the back country, bringing to market the productions thereof, and forming through the Capital of the Dominion, a most valuable line of communication for National Defence, and is a work for the general advantage of Canada". The honourable gentleman referred to the advantages that the railway would confer on the country through which it would run, and the valuable resources it would develop.

The Bill was read a second time, and referred to the Committee on Banking, Commerce and Railways.

THE FENIAN INVASION

The House then went into Committee on the Bill respecting an indemnity to members of Government in connection with the Fenian invasion.

Hon. Mr. McClelan in the chair.

The Committee rose and reported the Bill without any amendment.

Third reading on Monday.

The House then adjourned.

en estimant personnellement que cela prendra beaucoup de temps.

La motion est adoptée.

Le bill est renvoyé à un comité, le lundi suivant.

LES CHEMINS DE FER

L'honorable **M. Skead** propose que le bill intitulé «Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec» soit lu une deuxième fois. L'exposé spécifie que le but visé par ce bill est de construire une ligne de chemin de fer entre Toronto et Ottawa passant par Peterborough, Madoc et Carleton Place ou à proximité avec la possibilité de traverser la rivière Ottawa à l'intérieur, ou à proximité de la cité d'Ottawa. Cette ligne permettra de réunir, d'unifier et même de faire exploiter en vertu d'accords les réseaux de chemin de fer ontarien et québécois. De plus, ce chemin de fer représente un grand avantage pour les habitants car il leur fournirait des possibilités de colonisation, il apporterait à la ville les productions de la campagne et il formerait en passant par la capitale de la Puissance une voie de communication utile pour la défense nationale. Par conséquent, ces travaux avantageraient le Canada entier. L'honorable sénateur fait allusion aux avantages que le chemin de fer apportera aux régions qu'il traversera et aux ressources qu'il permettra de développer.

Le bill est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité des banques, du commerce et des chemins de fer.

L'INVASION DES FÉNIENS

La Chambre s'est alors formée en comité pour discuter du bill visant à dédommager les membres du gouvernement des frais encourus en relation avec l'invasion projetée des Fénians.

L'honorable **M. McClelan** occupe le fauteuil.

Le comité lève la séance après avoir fait rapport du bill à la Chambre sans amendement.

Le bill sera lu une troisième fois, le lundi suivant.

La Chambre s'ajourne.

THE SENATE

Monday, April 3, 1871

The speaker took the chair at 3 o'clock.

ROUTINE

Hon. Mr. Hamilton, from the Committee on Banking, Commerce and Railways, reported the following Bills:

An Act to incorporate the Ontario and Quebec Railway Company, with amendments. The report was adopted, and the Bill read a third time.

An Act to incorporate the Montreal and City of Ottawa Junction Railway Company, with amendments. The report was adopted, and the Bill read a third time.

Hon. Mr. Sanborn presented the eighth report of Committee on Standing Orders and Private Bills. The Committee reported up the Bill respecting the incorporated village of Trenton with amendments.

Hon. Mr. Hazen opposed the third reading of the Bill on the grounds that the Bill was of a local and private nature, and not cognizable by this Parliament under the British North America Act. He contended that subjects of such a nature were properly dealt with by the local legislature where members had a knowledge of the localities to which they applied, which was not the case when brought before Parliament.

The Bill was ordered to be printed and taken up for third reading on the following day.

DEBATE IN THE SENATE
ON THE RESOLUTIONS RESPECTING
BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Campbell then rose and proposed the resolutions providing for the admission of British Columbia into the Union with the following speech: In bringing the subject before the House, I am quite aware that honourable gentlemen have not only studied it, but have had an opportunity of hearing a great deal of discussion on the question in the House of Commons and reading many articles in the public press. Still, I think we may very well consider, before going into details, the general importance of the question and the magnitude of the interests involved in the passage of the resolutions. I do not for one moment shut my eyes to the amount of the undertaking which the Dominion will necessarily have to perform. But all those who took part in the original framing of Confederation—all those who have

LE SÉNAT

Le lundi 3 avril 1871

Le Président ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

AFFAIRES COURANTES

L'honorable M. Hamilton du Comité des banques, du commerce et des chemins de fer fait rapport des bills suivants:

«Acte pour constituer en corporation la compagnie de chemin de fer d'Ontario et Québec». Le rapport est accepté et le bill est lu une troisième fois.

«Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de jonction entre Montréal et la cité d'Ottawa». Le rapport est accepté et le bill est lu une troisième fois.

L'honorable M. Sanborn présente le huitième rapport du Comité des ordres permanents et des bills privés. Ce Comité a fait rapport du bill concernant la corporation du village de Trenton en y ajoutant divers amendements.

L'honorable M. Hazen s'est opposé à la troisième lecture de ce bill parce qu'il croit qu'il est d'un intérêt local et privé et ne relève pas du gouvernement en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. Il prétend que de telles questions relèvent des autorités locales qui connaissent les régions touchées par ces questions, ce qui n'est pas le cas du Parlement.

On ordonne que le bill soit imprimé et lu une troisième fois le lendemain.

DÉBATS DU SÉNAT
SUR LES PROPOSITIONS CONCERNANT
LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

L'honorable M. Campbell se lève ensuite et soumet à la Chambre les propositions relatives à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération dans les termes suivants: Je soulève cette question, honorables collègues en sachant que vous l'avez non seulement bien étudiée, mais que vous avez également entendu de nombreux débats à ce sujet à la Chambre des communes et lu maints articles dans les journaux. Je crois qu'il serait bon de considérer, tout d'abord, l'aspect général de la question et l'importance des intérêts découlant de l'adoption des propositions. Je ne me dissimule pas un seul instant la portée de l'entreprise que la Puissance sera appelée à réaliser. Cependant, tous ceux qui ont participé au projet de fédération—comme tous ceux qui depuis lors lui ont donné leur assentiment—ont toujours

since given their acquiescence to the project—have constantly had before them this ulterior object: they have desired to see the provinces and colonies constituting British America united into one great country stretching from the Atlantic to the Pacific. This is shown not only by the debates which took place at the Conference at Quebec, but also in a direct and authoritative way by the resolutions which were the result of the conference. It is shown also by the language which is used in the British North America Act of 1867—the constitutional Act of this country at this time. From these facts, it will be seen that the idea of developing her Majesty's dominions on this continent, by the union of all British America, has been certainly kept in view. Both those who advocated union originally and those who have now on account of its adoption given their assent to it, have been and are still of the opinion that we should stretch our dominion across to the Pacific and endeavour to form one country under one Parliament, as the only way of maintaining on the continent those institutions and that form of Government which we believe to be the best calculated to promote our happiness and prosperity. It cannot, then, be denied that the admission of British Columbia is an essential part of the scheme of Confederation, and without it we could not look for the full development of the political, material and industrial advantages which are expected to result from the consolidation of the whole of the British American possessions under one Parliament and Government. I have noticed, on several occasions, that even those who occupy a very prominent position, in another place, have taken ground against these resolutions, and have generally admitted that a railway is an essential part of the scheme, and that it should be built as soon as the resources of the country will permit. More than that, I have not read anywhere in the public press during the last three months, during which the subject has been before the country, the statement of the proposition that a union with British Columbia is undesirable. Therefore, we may be allowed to assume that there is a prevalent sentiment throughout British America that the union of all British America is desirable. Now, leaving the general question—the importance of the interests involved, and the necessity of union as respects the development of the resources of the Confederation—I may proceed to consider the terms on which the union is to be effected. The general scheme involves three propositions which form the chief subjects of discussion. These propositions, on which grave doubts appear to have arisen in the minds of some gentlemen, refer to the representation of British Columbia, the nature of the financial arrangements apart from the railway, and the question of the railway itself. As respects the

souhaité en leur for intérieur voir les provinces et les colonies de l'Amérique du Nord britannique s'unir pour former un seul grand pays qui s'étendrait de l'Atlantique au Pacifique. Les débats de la conférence de Québec le démontrent, de même que, de façon directe et indiscutable, les propositions qui ont été formulées à la suite de cette conférence. Les termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867, acte constitutionnel du Canada à l'époque, en témoignent également. Il est donc possible de constater qu'il existe un réel désir de mettre en valeur les territoires de Sa Majesté en Amérique en unifiant toute l'Amérique britannique. Les premiers défenseurs de l'union et ceux qui en sont devenus partisans après son adoption ont toujours été convaincus de la nécessité d'étendre le territoire jusqu'au Pacifique et de tenter de former un seul pays sous un même Parlement. Ils l'envisagent comme le seul moyen de conserver les institutions et la forme de gouvernement le plus capable d'assurer notre bonheur et notre prospérité. Il est donc indéniable que la Colombie-Britannique est essentielle à l'ensemble de la Confédération et que sans cette province, nous ne pourrions nous attendre à profiter pleinement des avantages politiques, matériels et industriels qui devraient résulter de la fédération de toutes les possessions de l'Amérique britannique. J'ai remarqué à plusieurs reprises que même ceux qui sont haut placés dans un autre endroit n'ont pas rejeté ces propositions, et ont en général admis que la construction d'un chemin de fer s'imposait et qu'elle devrait commencer dès que les ressources du pays le permettraient. De plus, les journaux des trois derniers mois, dans lesquels les propositions ont été présentées au public n'ont jamais montré de réticence quant à l'annexion de la Colombie-Britannique. Nous pouvons donc supposer que toutes les provinces de l'Amérique du Nord britannique souhaitent être unifiées. Les points d'ordre général ayant été exposés, soit l'importance des intérêts en cause et la nécessité d'unification pour assurer la mise en valeur des ressources de la Confédération, je vais maintenant considérer les conditions dans lesquelles l'union devrait s'effectuer. Trois propositions forment les principaux sujets de discussion. Ces propositions, qui semblent avoir fait surgir des doutes graves dans l'esprit de certains collègues, portent sur la représentation de la Colombie-Britannique, la nature des arrangements financiers autres que ceux concernant le chemin de fer et enfin sur la question du chemin de fer lui-même. En ce qui a trait à la première, la question de la représentation parlementaire, certains s'y objectent parce qu'elle serait supérieure à celle dont jouit le reste du Canada. J'imagine que presque tous, quelles que soient leurs opinions, conviendront que la règle de la représentation

first, the question of representation, it has been objected that the scheme provides for a representation in Parliament beyond what we now enjoy in Canada. I suppose that almost everyone, whatever his views may be, will agree that the rule of representation by population cannot be fairly applied to a new territory. If we applied that rule to Manitoba, it would be left without any Parliamentary representation; and, therefore, it must be admitted that, in considering the case of a sparsely settled country, we must provide arbitrarily for the representation, as was done in the case of the new province in the North-West. We gave to Manitoba, with its population of 12,000, a representation of four members in the House of Commons, and of two representatives in the Senate; for we had to consider not merely the existing state of the country, but to look forward to the time, not far distant, when there would be a large and energetic population settled within its borders. This principle was affirmed by both Houses of Parliament of Canada, as well as by the Government and Parliament of England. It was also affirmed with respect to Newfoundland, to whom we would have given a representation in advance of their population at the time; and, therefore, it was only just that we should apply the same rule to British Columbia. The population of that colony—supposing it to be as I stated it the other day—is composed of some 15,000 or 16,000 whites, some 1,000 Chinese, and 40,000 or 45,000 Indians. It is, however, a mistake to suppose that the Indian population is always left out in the consideration of the representation for the several provinces. In the census which is now being taken, the Indian population will be counted in every part of the Dominion, and will likely form an element in the adjustment of the representation. In the case of British Columbia, the ordinary rule respecting representation would have given her only one representative at the most, and no one can say that would satisfy her people. I think, too, we should bear in mind that that representation of six members will be the maximum until the next census.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Is there a minimum?

Hon. Mr. Campbell—That is the fixed number. We look forward to the time—as I am sure all must do—when there will be a large population in British Columbia, and this representation will be found, ten years hence, to have been based on equitable principles. I now come to the second proposition, and that is the money arrangements outside of the railway. I do not apprehend, so far as I have been able to follow public opinion, that there has been any serious objection urged to these arrangements. It is certainly noteworthy that

proportionnelle à la population ne peut être appliquée avec justice à un nouveau territoire; par exemple, si elle était appliquée au Manitoba, cette province n'aurait droit à aucun représentant parlementaire. Il faut par conséquent admettre que, dans le cas d'un territoire peu habité, la représentation doit être déterminée de façon arbitraire, comme on l'a fait pour la nouvelle province du Nord-Ouest. On donna au Manitoba pour une population 12,000 habitants quatre représentants aux Communes et deux au Sénat, car il fallait, en plus des réalités actuelles, envisager également un avenir pas très éloigné où une population nombreuse et énergique occupera cette province. Ce principe a été préconisé par les deux Chambres du Parlement du Canada, de même que par le Gouvernement et le Parlement de l'Angleterre. On approuvait aussi le principe d'allocation de représentation précédant la connaissance exacte de la population. Il est donc juste qu'on fasse de même pour la Colombie-Britannique. La population de cette colonie, si ce que j'ai dit l'autre jour est exact, est composée de quelque 15,000 à 16,000 blancs, d'environ 1,000 Chinois et de 40,000 à 45,000 Indiens. Il serait faux de croire qu'on accorde aucune importance à la population Indienne lorsqu'on détermine la représentation d'une province. Au cours du recensement auquel on procède actuellement les Indiens seront comptés dans toutes les parties de la Puissance et constitueront probablement un des facteurs de rajustement de la représentation. Si on suivait la règle générale, la Colombie-Britannique aurait un représentant en plus; personne n'osera affirmer que cela puisse satisfaire ses habitants. Il serait bon, par ailleurs, de se souvenir que jusqu'au prochain recensement, le maximum sera de six représentants.

L'honorable M. Letellier de St Just: Y a-t-il un minimum?

L'honorable M. Campbell: C'est le nombre fixé. Nous entrevoyons, j'en suis sûr, le jour où la population de la Colombie-Britannique sera nombreuse; d'ici dix ans, on se sera rendu compte que la représentation de cette province avait été établie sur des principes d'équité. Passons maintenant à la deuxième proposition, portant sur les arrangements financiers autres que ceux concernant le Chemin de fer. Dans la mesure où j'ai pu suivre l'évolution de l'opinion publique, il semble que personne ne se soit opposé de façon sérieuse à ces arrange-

these resolutions were published in the newspapers three months ago, without evoking any opposition, or showing that they were framed contrary to public feeling. Honorable gentlemen, in considering the financial terms, must remember that it is not only necessary to take into account the amount granted, but the sum necessary to meet the necessities of British Columbia. It is proposed in these resolutions, to take from British Columbia, the revenue which she now derives from customs, excise, and port and harbour dues, which amounted, during the last year, to \$323,500; then there is the amount of postage, which I put down at \$14,000; also the sum which is now derived from steamers, \$26,000. Upon the calculation which has been placed in my hand, and which I believe to be correct, the revenue derived from British Columbia will be \$363,500.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I see an item, page 9 of the return, in reference to the steamer *Douglas*.

Hon. Mr. Campbell—That item refers to the amount received for passenger traffic by a vessel called the *Douglas*, which is now being run for mail purposes, and which amount would, to a certain extent, accrue to the Dominion. In taking the customs duties, we must bear in mind that we obtain the most available and certain source of revenue to a new and sparsely settled country. On the other side of the account, we find the interest on the debt \$100,000; the subsidy in support of the Government \$35,000, and the amount of 80 cents per head of a population of 60,000—or \$48,000. An attempt has been made by an honourable friend of mine, who is in a position to form a good opinion of the probable charges of governor, judiciary, and the pensions list, and he puts it down at \$30,000. The expenses connected with the collection of customs may be estimated at \$15,000; mail, steam and telegraph departments, \$63,800; lighthouses, \$9,500; militia and geological surveys, \$25,000; hospitals, \$10,000. The total of these amounts would give \$336,300 as the sum of the various charges against the Dominion. My honourable friend from St. John (Hon. Mr. Hazen), the other day, called attention to the guarantee for the dock at Esquimalt. The amount which we are asked to guarantee is \$100,000, which would be, at five per cent, \$25,000 for ten years. Adding this sum to the \$336,300, we have \$361,000.

Hon. Mr. Dickey—Is that strictly a guarantee for which British Columbia will remain reliable?

Hon. Mr. Campbell—It is strictly a guarantee. I have already shown you that the amount we are to derive from British Columbia is \$363,500, and the amount we are to pay her is \$361,000—a very insignificant difference cer-

ments. Fait significatif, les propositions publiées dans les journaux, il y a trois mois, n'ont soulevé aucune opposition et semblent même avoir reçu l'assentiment de la population. Quant aux arrangements financiers, honorables collègues, vous devez vous souvenir qu'il ne faut pas seulement prendre en considération le montant alloué, mais aussi les fonds nécessaires aux besoins de la Colombie-Britannique. Les propositions prévoient que cette province devra céder au gouvernement les revenus qu'elle tire des douanes, de l'accise et des droits de port et des péages qui ont rapporté \$323,500 l'an dernier, du service postal, soit \$14,000, de même que la somme que lui rapportent les bateaux à vapeur, soit \$26,000. Selon les chiffres qui m'ont été soumis, et que je crois exacts, nous devrions recevoir \$363,500 de la Colombie-Britannique.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je vois un article qui traite du bateau à vapeur *Douglas*, à la page neuf du dossier.

L'honorable M. Campbell: Cet article porte sur la somme qu'a rapportée le navire *Douglas* au titre du transport des voyageurs et qui devrait dans une certaine mesure revenir à la Puissance. Ce navire sert maintenant au service postal. Il est important de se rendre compte que les droits de douane que nous recevons de la Colombie-Britannique constituent sa source de revenus la plus sûre. Nous payons par ailleurs l'intérêt sur la dette de \$100,000 et nous accordons une subvention de \$35,000 au gouvernement, de même qu'une somme annuelle égale à 80¢ par habitant pour une population de 60,000, soit un total de \$48,000. Un de mes honorables collègues, compétent en la matière, évalue les sommes à verser au gouverneur, à la magistrature et aux pensionnés à \$30,000. Les dépenses relatives à la perception des droits de douanes sont d'environ \$15,000; pour le ministère des Postes, et du Télégraphe, de \$63,800; pour les phares, \$9,500; pour la milice et les relevés géologiques, \$25,000 et pour les hôpitaux, \$10,000. Au total, le Canada doit donc payer \$336,300. L'autre jour, mon honorable ami de Saint-Jean, (l'honorable M. Hazen), a attiré notre attention sur la garantie pour la station navale à Esquimalt. On nous demande de garantir \$100,000, ce qui, à 5%, équivaut à \$25,000 annuellement pour 10 ans. En ajoutant ce montant aux \$336,300, on obtient un total de \$361,000.

L'honorable M. Dickey: Est-ce vraiment là une garantie que la Colombie-Britannique devra honorer?

L'honorable M. Campbell: C'est vraiment une garantie. Je vous ai déjà montré que le montant que nous recevons de la Colombie-Britannique est de \$363,500 et que celui que nous devons verser est de \$361,000, différence

tainly. In the latter amount, too, I have included the interest on the dock guarantee which cannot remain long a liability—that public work must pay at least the interest on the cost of construction, sooner or later. Now, I come to that item which provides that the Dominion Government agree to pay British Columbia the sum of \$100,000, in consideration of the land alongside the railway. It will be remembered that, in the case of Newfoundland, we agreed to give her \$150,000 per annum for land for ever. It was not believed in that case, nor is it in this, that the land would yield any revenue equal to that sum, but it was valuable in many respects, and it was felt necessary to assist Newfoundland beyond the 80 cents per head of population. Looking at the statement of the sums the local Government of British Columbia will have to provide for, we find that it amounts to \$212,000—every item appears to be very carefully, even frugally considered. Then they have a British local revenue left them by the Dominion, put down at \$151,000. Assuming that the calculation of their expenses is very moderate, then we come to what they have to meet them. The 80 cents per head would be \$48,000; the subsidy would be \$35,000; the balance of interest on debt not incurred, \$25,000. That would give a total of \$259,000 against an actual existing expenditure of \$212,000 which is quite irrespective of the new legislation and other kindred expenses which will, in their new state, devolve upon them. It must be remembered that, in making an arrangement with a country like this, sparsely populated and with large boundaries, provision must be made for internal development, and in any union we must make it satisfactory to the people of that country as well as to ourselves. Looking, therefore, at the whole state of the case, there would only remain to British Columbia \$100,000, which we propose to give her for the land she agrees to cede to the Dominion on the line of railway. Surely that cannot be considered an unreasonable arrangement; in fact, I have not heard any one say so. In Ontario, it is expected that alternate sections of 20 miles will be given for the construction of the road, whereas British Columbia gives a continuous grant of 20 miles on each side. Therefore, the quantity of land given by that colony is twofold that to be given by Ontario and Manitoba. Therefore, the item respecting the land can be defended successfully with respect to the necessities and requirements of the country, and, in a lesser degree, by the cession of the land itself which the Dominion is to receive. We now come to the portion of the arrangement which the House, no doubt, considers the most serious feature, and that is the proposition for the construction of the railway. Reference has been made to the resolutions of which notice has been given in another place. Now, I desire at the outset to

certes fort minime. De plus, dans le dernier montant, j'ai englobé l'intérêt sur la garantie de la station navale qui ne peut demeurer longtemps une obligation—cette réalisation doit tôt ou tard payer au moins l'intérêt du coût de la construction. Passons maintenant à l'article stipulant que le gouvernement de la Puissance accepte de verser à la Colombie-Britannique la somme de \$100,000 en considération des terres cédées le long du chemin de fer. On se souviendra que, dans le cas de Terre-Neuve, nous avions convenus de lui verser \$150,000 par an à perpétuité, pour ses terres. On n'estimait pas dans ce cas-là, non plus que dans celui-ci, que la terre rapporterait un revenu égal à cette somme, mais elle avait de la valeur à bien des égards, et l'on se sentait obligé d'aider Terre-Neuve au-delà des 80 cents par habitant. Si l'on regarde la liste des sommes que le gouvernement de la Colombie-Britannique devra verser, on constate qu'elles s'élèvent à \$212,000—chaque poste semblant évalué avec soin et même avec frugalité. Il reçoit aussi de la Puissance une somme provenant d'Angleterre, de \$151,000. En supposant que le calcul de ces dépenses soit modéré, nous arrivons ensuite aux revenus dont il dispose pour faire face à ces dépenses. Les 80 cents par habitant donneraient \$48,000; la subvention serait de \$35,000; le solde de l'intérêt sur la dette non engagée, de \$25,000. Cela donnerait un total de \$259,000, comparé à des dépenses réelles de \$212,000, ce qui ne tient nullement compte de la nouvelle loi et des autres dépenses analogues que lui créera son nouveau statut. On ne doit pas oublier que lors d'un arrangement avec un pays comme celui-ci, immense et peu peuplé, il faut prendre les dispositions nécessaires pour assurer l'exploitation du territoire: toute union doit profiter autant au pays annexé qu'à nous-mêmes. Ainsi donc, en considérant le cas dans son ensemble, il ne resterait à la Colombie-Britannique que \$100,000, somme que nous proposons de lui donner en considération des terres qu'elle consent à céder à la Puissance de chaque côté du chemin de fer. On ne peut certes pas juger cet arrangement déraisonnable; d'ailleurs, personne à ma connaissance n'a exprimé cette opinion. En Ontario, on s'attend à ce que des sections alternantes de 20 milles soient concédées pour la construction de chemin de fer; de son côté, la Colombie-Britannique cède une bande continue de 20 milles de chaque côté. Cette colonie cède donc deux fois plus de terrain que l'Ontario et le Manitoba. Aussi, l'article concernant les terres peut-il se justifier à la fois par les besoins du pays et, dans une certaine mesure, par les terres qui seront concédées à la Puissance. Nous arrivons maintenant à la partie de l'arrangement que la Chambre considère comme l'aspect le plus important, et qui est la proposition de construire un chemin de fer. On a fait allusion à cette proposition dont il a déjà été donné avis à

call the attention of the House to the language of these resolutions before us, and show that it fully bears the interpretation which the notice in question gives to it. The language of these resolutions is not that the Government will build the railway themselves, but that Canada will secure the construction of it. They are not in any way bound to the mode of constructing the road which some gentlemen are so desirous of fastening upon us.

Hon. Mr. Steeves—It points to the building of the road.

Hon. Mr. Campbell—It points to the best mode of constructing the road.

Hon. Mr. Sanborn—Perhaps the honourable gentleman will agree to incorporate the notice in question with the resolutions.

Hon. Mr. Campbell—It is impossible to do so, as I shall presently show; but in any case, it is unnecessary. The resolutions, as originally framed, point to precisely the same thing the Government have always had in contemplation. The proposition to construct the road within a certain period has attracted a great deal of attention, but I may explain that we have mentioned that time as most likely to be occupied in the construction of the work. It was not intended that we should proceed again in the face of insuperable obstacles or jeopardize or injure the resources of the country. It must be remembered, too, that the people of British Columbia will stand hereafter precisely in the same position as we ourselves—their representatives will be here, and in the other branch, equally interested in the prosperity and economical administration of public affairs. We mentioned the time of ten years as a guarantee that we were in earnest, and the intention has been always the same—the construction of the road by private enterprise and such aid as we could give without injuriously burthening the resources of Canada. Suppose a war arose in Europe to-morrow, and England became involved, would it be expected that we should nevertheless go on with the undertaking?

Hon. Mr. Seymour—It would only put off the evil day.

Hon. Mr. Campbell—It would only put off the fortunate day. (Hear). Every gentleman who has discussed this question has admitted that the road must be built sooner or later, and that British Columbia must come into the Union. Does any one hesitate to acknowledge the advantages which that colony will derive from the opening up of communications with this country? Not only will she be benefited, but the whole Dominion, by the opening up of rich territories which otherwise must be

la Chambre des communes. Maintenant, j'attire l'attention du Sénat sur la formulation des propositions que nous étudions, et désire montrer qu'elle reflète l'esprit de l'avis en question. On ne dit pas que le gouvernement construira le chemin de fer lui-même, mais que le Canada en assurera l'aménagement. Il n'a pris aucune décision quant à la façon de construire cette voie ferrée, ce que certains voudraient bien nous voir faire à sa place.

L'honorable M. Steeves: Il s'agit de la construction du chemin.

L'honorable M. Campbell: Il s'agit de la meilleure façon de construire le chemin.

L'honorable M. Sanborn: Peut-être les honorables sénateurs seront-ils d'accord pour inclure l'avis en question dans les propositions.

L'honorable M. Campbell: Cela est impossible, comme je vais le démontrer à l'instant; mais en tout cas, c'est inutile. Les propositions, telles qu'elles sont formulées, font précisément ressortir les intentions du gouvernement. La suggestion de construire la voie ferrée dans une certaine limite de temps a retenu l'attention de plusieurs, mais je puis expliquer que si nous avons mentionné dix ans, c'est que la construction du chemin de fer nous semblait devoir durer dix ans. Nous ne voulions pas avoir à nouveau à faire face à des obstacles infranchissables ou nuire aux ressources du pays. On ne doit pas oublier non plus que la population de la Colombie-Britannique jouira du même statut que nous—ses représentants seront ici et dans l'autre endroit, également intéressés à la prospérité et à la bonne administration des affaires publiques. Nous avons dit dix ans pour prouver notre sérieux, et notre intention a toujours été la même—la construction du chemin de fer par l'entreprise privée avec l'aide que nous pourrions apporter sans nuire aux ressources du Canada. Supposons qu'une guerre éclate demain en Europe et que l'Angleterre soit impliquée, s'attendrait-on à ce qu'on poursuive quand même notre objectif?

L'honorable M. Seymour: Cela ne ferait que retarder le jour fatal.

L'honorable M. Campbell: Cela ne ferait que retarder l'heureux jour (bravo). Tous les collègues qui ont discuté la question reconnaissent qu'il faut construire le chemin de fer, tôt ou tard, et que la Colombie-Britannique doit entrer dans la Confédération. Y a-t-il quelqu'un qui hésite à reconnaître les avantages que cette colonie tirera de l'ouverture des communications avec le Canada? Elle ne sera pas la seule avantagée, car tout le pays profitera de l'accès à ces riches territoires qui, autrement,

wasted for very many years to come. We cannot be, ten years hence, in a better condition to deal with this question than we are now. Will the country be more fertile or our resources more capable of meeting the exigency? Never can it be in a better position to make a commencement in this matter. We all know the great interest that is taken by Great Britain in the progress of the Confederation, and the importance which the statesmen and people of that country attach to the extension of the system. It will not be denied—no one has attempted to do so—that until the railway is accomplished, no union will be perfect. In the plan proposed, certainly, there can be nothing to alarm honourable gentlemen.

Hon. Mr. Letellier de St Just—What will be the cost?

Hon. Mr. Campbell—I cannot tell my honourable friend, but I can tell him what will be the cost to this country, and that is the point for us to consider. What does my honourable friend know of the cost of railways heretofore?

Hon. Mr. Letellier de St Just—I know that when any similar scheme was laid before the country, we had reports of surveys and estimates of competent men to guide us, but we have no such facts before us in the present case.

Hon. Mr. Campbell—There will be a survey. I believe the expenditure for railways, up to this time, in this country has gone up as high as \$160,000,000. But that is not the burthen imposed upon this country. If it had been said in 1854, when our railway system was commenced, that such a sum was to be expended in the construction of railways, the country might have been alarmed; but who now speaks of a very unnecessary burthen having been imposed upon the country in connection with these public works, which have proved so very beneficial to the country? Let us look back, for a moment, to the circumstances in which Canada stood at the time she incurred some of the large claims which have resulted so satisfactorily, and have placed us, in connection with other causes, in our present condition of prosperity. When we undertook our present canal system, which has been very advantageous to the country, we had (in Ontario and Quebec) only a population of 1,100,000, and yet we entered upon the construction of public works which have cost \$16,000,000. Then, we had a debt of \$5,312,000 with a revenue of only \$1,280,000. Then, some years later, we embarked on the railway system, when we had only a population in the Canadas of 1,842,000, with a revenue of \$6,000,000, and a debt of \$20,000,000. At that time, we entered upon the

seraient restés inexploités pendant bien des années encore. Dans dix ans d'ici, nous ne serons pas mieux placés que maintenant pour étudier cette question. Le pays sera-t-il plus fertile et nos ressources plus en mesure de répondre à la demande? Jamais l'occasion ne sera aussi propice. Nous connaissons tous le grand intérêt que porte la Grande-Bretagne au développement de la Confédération et l'importance que ses hommes d'État et sa population y accordent. On ne pourra nier—personne n'a d'ailleurs tenté de le faire—que d'ici la fin de la construction du chemin de fer, aucune union ne sera parfaite. Dans le projet en question, il n'y a vraiment rien qui doit vous alarmer, honorables sénateurs.

L'honorable M. Letellier de St Just: Quel en sera le coût?

L'honorable M. Campbell: Je ne puis répondre à mon honorable collègue, mais je puis lui dire ce que cela représente pour le pays, et c'est ce qu'il nous faut considérer. Qu'est-ce que mon honorable ami connaît du coût des chemins de fer déjà construits?

L'honorable M. Letellier de St Just: Je sais que lorsque le pays a eu des décisions semblables à prendre dans le passé, nous avons eu des études et des évaluations faites par des hommes compétents pour nous guider, mais nous ne disposons pas de telles données dans le cas présent.

L'honorable M. Campbell: Il y aura une étude de faite. Je crois que les chemins de fer construits au Canada jusqu'ici nous ont coûté \$160,000,000, ce qui est un montant énorme. Mais ce n'est pas là le fardeau imposé au pays. Si l'on avait fait mention en 1854, année où fut commencé notre réseau ferroviaire, qu'une telle somme allait être dépensée pour construire des chemins de fer, le pays se serait sûrement alarmé; mais qui parle maintenant de ces travaux qui se sont avérés si bénéfiques pour le pays comme d'un fardeau tout à fait inutile imposé aux contribuables? Revoyons un instant les circonstances où le Canada se trouvait au moment où l'on critiquait vivement les projets qui ont donné un résultat si heureux et qui ont contribué à nous faire connaître la période actuelle de prospérité. Au début de la construction de notre réseau de canaux qui s'est révélé très avantageux pour le pays, l'Ontario et le Québec ne comptaient que 1,100,000 habitants, et nous avons pourtant entrepris des travaux qui ont coûté \$16,000,000. Nous avions alors une dette de \$5,312,000 alors que notre revenu n'était que de \$1,280,000. Puis, quelques années plus tard, nous nous sommes engagés à aménager le chemin de fer, alors que la population du Canada n'était que de 1,842,000 habitants, le revenu de \$6 millions et la dette de \$20 millions. A cette époque, nous avons entrepris

construction of an expensive system of railways—assistance was given to some of these enterprises in various shapes. The result has been the construction of 3,000 miles of railway, involving an expenditure of \$160,000,000.

Hon. Mr. Tessier—Was the prospectus of the Government promising ten per cent realized?

Hon. Mr. Campbell—That prospectus was put forward by members of the then Government amongst others, but its statements have been more than realized as respects the earnings. The expenses of construction, however, were so much increased by the occurrence of the Russian War, and from other causes, that the shareholders have sustained heavy losses. There can be no question, however, as to the soundness of the views which were then held by those who were dealing with public questions, with respect to the advantages which the road would confer upon the country at large. Similar results may reasonably be expected to accrue from the construction of the railway to the Pacific, on the terms on which we expect to have it accomplished. Now, with respect to the mode in which this railway must be constructed, the resolutions say that "the Government of the Dominion undertake to secure the commencement simultaneously, within two years", and "to secure its completion within ten years from the date of Union". Now supposing that plan be pursued, as proposed in the resolutions, the information we have been able to get from men competent to speak on the subject leads us to believe that the road can be built with the free grants and the aid of a small subsidy.

Hon. Mr. Letellier de St Just—What will be the total amount of land?

Hon. Mr. Campbell—The honourable member can easily make the necessary calculation.

Hon. Mr. Letellier de St Just—The Government should be prepared with such information.

Hon. Mr. Campbell—We must bear in mind that we have to build a railway, alongside of which the land is situated. We believe, besides the land grant, the Dominion need only give a subsidy ranging from \$7,000 to \$10,000 a mile to accomplish the construction of the road. In the case of the Central Pacific, the Government of the United States gave a larger subsidy, some \$16,000 a mile, and in the mountain country \$48,000 a mile. The Northern Pacific Railway, however, is being built without any money subsidy at all, and it runs through a country which, on the whole, is not so fertile as that which the Canadian Pacific will pass through. The sum I have mentioned will not bear hardly on the resources of the country, and should not

la construction d'un réseau ferroviaire dispendieux, et diverses formes d'aide furent accordées. Il en est résulté 3,000 milles de voies ferrées, qui entraînaient une dépense de \$160 millions.

L'honorable M. Tessier: L'intérêt de 10% promis par le gouvernement a-t-il été accordé?

L'honorable M. Campbell: Cette promesse a été faite par les membres du gouvernement de l'époque entre autres, et les bénéfices ont dépassé leurs prévisions. Cependant, les dépenses relatives à la construction ont tellement augmenté à cause de la guerre de Russie et d'autres événements que les actionnaires ont subi de lourdes pertes. On ne peut toutefois mettre en doute le bien-fondé des opinions de ceux qui étudiaient les questions publiques, concernant les avantages que le chemin de fer représentait pour tout le pays. Il semble qu'on puisse s'attendre à tirer des avantages semblables du chemin de fer du Pacifique s'il est construit comme nous l'entendons. La proposition dit que «le gouvernement de la Puissance accepte de garantir à la fois le début des travaux d'ici deux ans, et de veiller à ce qu'ils soient achevés au plus tard dix ans après l'Union». En supposant maintenant qu'on donne suite au projet, comme nous y incitons les propositions, les renseignements que nous avons pu obtenir de personnes compétentes nous portent à croire que le chemin de fer peut être construit grâce aux concessions gratuites et à une petite subvention.

L'honorable M. Letellier de St Just: Quelle sera la superficie totale de terrain?

L'honorable M. Campbell: Mon honorable collègue peut facilement faire le calcul approprié.

L'honorable M. Letellier de St Just: Le gouvernement devrait avoir à sa disposition de tels renseignements.

L'honorable M. Campbell: Il ne faut pas perdre de vue le fait que nous devons construire un chemin de fer, sur le parcours duquel se trouvent les terres. Nous croyons que, pour assurer la construction de la voie ferrée, la Puissance ne devra accorder, outre les terres cédées, qu'une subvention de \$7,000 à \$10,000 par mille. Dans le cas du chemin de fer *Central Pacific*, le gouvernement des États-Unis a donné une subvention plus grande, de quelque \$16,000 par mille; dans les régions montagneuses elle a été de \$48,000 par mille. Cependant, la construction du chemin de fer *Northern Pacific* se fait actuellement sans subvention pécuniaire aucune, et cette voie-là traverse une contrée qui, dans l'ensemble, n'est pas aussi fertile

cause us to be alarmed, especially when we come to review our past history. It will probably take from the present time to 1873 to survey the line. Then suppose we build 100 miles the first year, we will only have to pay \$50,000 interest on the subsidy; 290 miles the next would be \$100,000; 400 miles the interest on subsidy would be \$200,000, and so on until completion. The road is not to be built in a year, and our resources will not be burthened in any injurious or serious way.

But, it is urged, why not include the resolutions, of which notice has been given elsewhere, in the present arrangement? It is unnecessary, in my opinion, but more than that, it would force us to send back the whole scheme to British Columbia, and open the door for other changes. Everybody who knows anything about the proceedings in that colony is aware that there were persons who required other stipulations than those embodied in the resolutions. They were told that the measure was in the nature of a treaty—I use that term for convenience—and they could not make changes in its details without sending it back here. We must endeavour to avoid all unnecessary delays in the accomplishment of this union. And what possible benefit would be derived from the course proposed? It is not necessary to make things really, but only apparently, clearer than they are now.

Hon. Mr. Dickson—We must put that construction on the words which appear here.

Hon. Mr. Campbell—My honourable friend is probably right as to the literal construction to be put on the resolutions.

Hon. Mr. Steeves—Does my honourable friend wish to argue that hereafter the interpretation will not be given according to the words of the written document?

Hon. Mr. Campbell—I do not think the literal meaning of the resolutions will be as honourable gentlemen desire to insist on, especially when they are coupled with the one to be passed in the other House—asking the authority of Parliament to construct the road by private enterprise and not by the Dominion. Nothing can be plainer than the language of this resolution: “Resolved, that the railway referred to in the address to Her Majesty concerning the Union of British Columbia with Canada, adopted by this House on Saturday the 1st April instant, *should be constructed and worked*

que celle que traversera le Canadien Pacifique. La somme que j’ai mentionnée ne pèsera pas lourdement sur les ressources du Canada, et ne devrait pas nous effrayer, surtout si nous nous rappelons notre histoire passée. Le tracé de la ligne prendra sans doute jusqu’à 1873. Alors, si la première année 100 milles sont terminés, l’intérêt sur la subvention ne sera que de \$50,000; l’année suivante, pour 290 milles terminés, il sera de \$100,000; pour 400 milles, l’intérêt sur la subvention sera de \$200,000, et ainsi de suite, jusqu’à l’achèvement de la ligne. Cette ligne ne peut pas être construite en un an, et sa construction ne mettra pas nos ressources à contribution de manière grave ou nuisible.

Mais on dit avec insistance: pourquoi ne pas incorporer dans le présent accord la proposition dont avis a été donné ailleurs? A mon sens, cela serait inutile; de plus, une telle démarche nous obligerait à renvoyer tout le projet à la Colombie-Britannique, ce qui ouvrirait la porte à d’autres changements. Tous ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans cette colonie savent très bien que certaines personnes exigeaient des conditions autres que celles que renferment les propositions. On leur a fait savoir que le projet de loi était une sorte de traité—j’emploie ce terme par commodité—et qu’ils ne pouvaient y apporter des modifications de détail sans nous le renvoyer. Nous devons tâcher d’éviter tout retard inutile dans la réalisation de cette union. Et quels avantages possibles pourraient résulter de la démarche proposée? Il n’est pas nécessaire de rendre les choses réellement, mais seulement en apparence, plus claires qu’elles ne le sont actuellement.

L’honorable M. Dickson: Il faut que nous interprétions de cette façon les mots qui apparaissent ici.

L’honorable M. Campbell: Mon honorable ami a sans doute raison quant à l’interprétation littérale à donner aux propositions.

L’honorable M. Steeves: Est-ce que mon honorable ami veut prétendre que désormais on ne les interprétera pas selon les termes du document écrit?

L’honorable M. Campbell: Je ne crois pas que l’interprétation littérale des propositions sera celle que les honorables sénateurs veulent donner, surtout lorsqu’on aura relié ces propositions à celle qui sera votée dans l’autre Chambre, demandant l’autorisation du Parlement pour la construction de la voie ferrée par l’entreprise de particuliers et non par la Puissance. Rien ne peut être plus clair que le langage de cette proposition: «La Chambre est d’avis que le chemin de fer mentionné dans l’adresse à Sa Majesté concernant l’union de la Colombie-Britannique avec la Puissance du

by private enterprise, and not by the Dominion Government; and that the public aid to be given to secure that undertaking should consist of such liberal grants of land, and such subsidy in money, or other aid, not unduly pressing on the industry and resources of the Dominion, as the Parliament of Canada shall hereafter determine”.

Hon. Mr. Letellier de St Just—That is not in your treaty.

Hon. Mr. Campbell—It makes no difference whether it is in the treaty or not—it gives the real interpretation to the resolutions before us.

Hon. Mr. Christie—If that be the case, why not then send the matter back to British Columbia, and ask the Legislature to place the same interpretation upon it?

Hon. Mr. Campbell—I have already shown you why that cannot be safely done. It must be remembered, too, that there are other interests besides those of British connection—interests which would carry British Columbia in another direction.

Hon. Mr. Letellier de St Just—What are they?

Hon. Mr. Campbell—Everyone knows perfectly well. The large sum of \$7,000,000 was readily given for the territory of Alaska, a country to the north of British Columbia, and by no means so rich in resources. Therefore, it is necessary for the consolidation of British interests on this continent that we should not unnecessarily jeopardize the union of Canada with the colony on the Pacific shores. It is not as if we were making an arrangement with a foreign country. The people of British Columbia will form a part of our population, and take the same interest in the affairs of the Dominion that we do ourselves; and it is not likely, when she comes into the Union, she will wish to push this enterprise forward to the injury of the Dominion, with whose prosperity she will be so closely identified. This railway is not necessarily a British Columbia project. Even if the colony were not to be united to Canada, they would have to open up speedy communications with Manitoba and the North-West. An ordinary road would not answer the purpose, but a railway would have to be built as soon as practicable—it was a part of our policy in annexing the North-West. That fertile country would be little useful to the Dominion unless it had speedy access to

Canada et adoptée par cette Chambre le samedi 1^{er} avril de ce mois, *devrait être construit et exploité par l'entreprise de particuliers et non par le gouvernement de la Puissance*, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution des travaux devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent ou autre espèce de secours ne pesant pas trop lourdement sur l'industrie et les ressources de la Puissance, suivant que le Parlement du Canada le déterminera plus tard.»

L'honorable M. Letellier de St Just: Cela ne figure pas dans votre traité.

L'honorable M. Campbell: Cela revient absolument au même, que ces mots-là figurent ou non dans le traité—ils donnent la vraie interprétation aux propositions dont nous sommes saisis.

L'honorable M. Christie: S'il en est ainsi, pourquoi alors ne pas renvoyer l'affaire à la Colombie-Britannique, et demander à sa législature d'interpréter les propositions de la même façon?

L'honorable M. Campbell: Je vous ai déjà dit pourquoi on ne peut faire cela sans danger. Il ne faut pas oublier, non plus, la présence d'intérêts autres que ceux qui se réclament du lien britannique—des intérêts qui mèneraient la Colombie Britannique dans une autre direction.

L'honorable M. Letellier de St Just: De quels intérêts s'agit-il?

L'honorable M. Campbell: Tout le monde le sait parfaitement bien. La forte somme de \$7,000,000 a été promptement donnée pour le territoire de l'Alaska, situé au nord de la Colombie-Britannique et nullement aussi riche en ressources que celle-ci. La consolidation des intérêts britanniques sur le continent nord-américain exige donc que nous ne mettions pas inutilement en danger l'union du Canada avec la colonie de la côte du Pacifique. Après tout, ce n'est pas avec un pays étranger que nous traitons. La population de la Colombie-Britannique fera partie de notre population, et prendra autant d'intérêt aux affaires de la Puissance que nous en prenons nous-mêmes; et il est peu probable qu'une fois entrée dans l'union, elle veuille faire avancer ce projet au détriment de la Puissance, à laquelle elle sera si intimement liée. Ce chemin de fer n'est pas qu'un projet de la Colombie-Britannique; même si la colonie ne devait pas s'unir au Canada, il faudrait ouvrir une voie de communication rapide avec le Manitoba et le Nord-Ouest. Un chemin ordinaire ne ferait pas l'affaire; il faudrait construire un chemin de fer aussitôt que possible—cela faisait partie de notre politique d'annexion du Nord-Ouest. Cette région fertile serait peu utile à la Pui-

the markets of Canada and the United States. We must, therefore, consider the question from a Canadian point of view—in relation to the North-West as well as to the Pacific colony. Without a railway, no population will flow into the North-West and we shall receive no advantages from our large territorial acquisition. I believe that this great work can be built with the grants of land and a money subsidy of about \$10,000 a mile. Every one agrees that the union is necessary, and that the railway is an inevitable part of the scheme of union; and all that is in dispute is the best mode of constructing the road. I doubt if a more satisfactory mode can be proposed. I have not heard of any other having been suggested. If, then, we believe that the admission of British Columbia into union with Canada is necessary, and that the railway is an essential feature of that union, and if we believe that the whole arrangement is necessary to the preservation of that British connection which has tended to make this country happy and prosperous, we should have no hesitation in passing the measure in its present shape. Our experience in the past has shown us that we need not be apprehensive of the results that accrue from the construction of useful public works. In the present case, the plan is so adjusted as to bear lightly on the resources of the country which are in such rapid process of development from year to year. (Cheers.)

Hon. Mr. Letellier de St Just, who followed in French, said at the outset that since Confederation was an accomplished fact, he was prepared to accept it, and make it as acceptable as possible to the people of the Dominion. He must, however, take strong ground immediately against the passage of the resolutions, as committing the House to a most dangerous financial policy. He had listened, with much attention, to the remarks of the Hon. Postmaster General, in the hope that he would be able to advance some legitimate argument before committing the House to a scheme of such a nature. He had heard with much surprise the Postmaster General advance as one of the reasons for dealing hastily with the question that if we did not unite now with British Columbia, she might ere long be lost to Canada and the Empire. He had no hesitation in saying that if the people of British Columbia were not loyal enough to enter the Confederation on reasonable terms, and were only to be bought at such an extravagant price as that mentioned in the resolutions, it would be far better for us not to have them at all in the Union. If they had not the courage to continue to be English subjects, they were not worth buying. If they did not wish to stay under the flag of England, except they are bought, he did not see the necessity or

sance si elle n'avait pas de voie d'accès rapide aux marchés du Canada et des États-Unis. Il faut donc aborder la question d'un point de vue canadien, tant par rapport au Nord-Ouest que par rapport à la colonie du Pacifique. Sans chemin de fer, aucun peuplement ne se fera dans le Nord-Ouest, et nous ne tirerons aucun profit de notre grande acquisition territoriale. Je crois que la construction de cette voie pourra s'effectuer avec les octrois de terres et une subvention en argent d'environ \$10,000 par mille. Tout le monde est d'accord sur la nécessité de l'union et sur le fait que le chemin de fer doit faire inéluctablement partie du projet d'union et nous ne débattons ici que le mode de construction de la voie. Je doute qu'on puisse proposer de mode plus satisfaisant; je n'ai pas entendu d'autres suggestions. Donc, si nous croyons que l'entrée de la Colombie-Britannique dans l'union avec le Canada est nécessaire, et que le chemin de fer forme un élément essentiel de cette union, et si nous croyons que le projet tout entier est nécessaire à la préservation de ce lien britannique qui a assuré le bonheur et la prospérité de ce pays, nous ne devons pas hésiter à voter ce projet de loi sous sa forme actuelle. Les leçons de l'expérience nous montrent qu'il ne faut pas craindre les résultats de la construction de travaux publics utiles. Dans le cas présent, le projet a été conçu de façon à ne pas grever trop lourdement les ressources du pays, qui d'ailleurs se développent rapidement d'une année à l'autre (applaudissements).

L'honorable M. Letellier de St Just, s'exprimant ensuite en français, commence son discours en disant que, puisque la Confédération est un fait accompli, il est prêt à l'accepter et à la rendre aussi acceptable que possible à la population de la Puissance. Il veut cependant s'élever immédiatement contre l'adoption des propositions, parce qu'elles engagent la Chambre à une politique financière des plus dangereuses. Il a écouté avec beaucoup d'attention les propos de l'honorable ministre des Postes, dans l'espoir que celui-ci avancerait quelque argument légitime avant de faire engager la Chambre à un tel projet. Il a été très étonné d'entendre celui-ci avancer, comme raison d'expédier cette affaire, l'idée que, si nous ne nous unissons pas immédiatement à la Colombie-Britannique, elle sera perdue pour le Canada et l'Empire avant longtemps. M. Letellier de St Just n'a aucune hésitation à dire que, si les habitants de la Colombie-Britannique ne sont pas assez loyaux pour entrer dans la Confédération à des conditions raisonnables, et s'il faut les acheter à un prix aussi exorbitant que celui qui est mentionné dans les propositions, il vaudrait mieux ne pas les admettre du tout dans l'union. S'ils n'ont pas le courage de rester des sujets britanniques, ils ne valent même pas qu'on les achète. S'ils ne veulent pas vivre sous

the use of forcing them and incurring such an immense expense for that purpose. The Hon. Postmaster General and another Minister in the House of Commons had said that the conditions of union embodied in the resolutions were in the nature of a treaty, but that was no reason why this House should not be allowed to discuss and examine those terms, and why it should be called to pass them in such haste as the Government wanted it to do. If British Columbia wished to dictate terms, and such unreasonable terms to Canada, and not accept our own, we had far better refuse to receive her into our union. The scheme, which had been settled and agreed to between the delegates of British Columbia and our Ministers, seemed to him to be of a nature to involve us in such financial embarrassments as would ultimately lead us to bankruptcy. The Hon. Postmaster General had said that we would not be bound to construct the Pacific road with our money; but another Minister had said in another place that it would be constructed by the Government, and the resolutions themselves stated distinctly that it must be constructed in ten years from this, and it would cost at least \$100,000,000. The Hon. Receiver General (Mr. Chapais) had said that the means to be taken for its construction would be to grant 64 million acres of land along the route to private companies, who would also be aided by money grants from the Government, to the amount of seven or eight millions.

Hon. Mr. Chapais explained that if the whole of the lands were given, they would amount to 64 million acres; but that if only alternate blocks of one mile were given to the company undertaking the construction of the road, the grant would then amount to only half, or 32 million acres.

Hon. Mr. Letellier de St Just said that in that case, supposing all those lands could be sold at \$1 per acre, they would only realize 32 million dollars, and with seven or eight millions subsidy, the whole would only amount to 38 or 40 million dollars, and it was preposterous to think that any company would undertake the construction of such a road, the estimated cost of which was 100 million dollars, for such a grant. If we put such conditions to the construction of the road that no company would or could accept them, it would be far more honourable and straightforward not to make such promises as those contained in the resolutions. If we could judge of the probable cost of this Pacific Railway by that of the Intercolonial, which was only one-sixth its length and was going to cost from twenty to twenty five millions, if not more, we might safely assert that the Pacific would cost at

le drapeau de l'Angleterre, à moins d'être achetés, M. Letellier de St Just ne voit ni la nécessité, ni l'utilité de les forcer à rester fidèles et de faire pour cela une si grosse dépense. L'honorable ministre des Postes et un autre ministre dans la Chambre des communes ont dit que, bien que les conditions d'union contenues dans les propositions forment une sorte de traité, cela n'empêche pas le Sénat de discuter et d'examiner ces conditions, ni ne l'oblige à les voter avec la hâte désirée par le gouvernement. Si la Colombie-Britannique veut dicter au Canada ses conditions, des conditions déraisonnables, et ne veut pas accepter les nôtres, il vaut beaucoup mieux lui refuser l'entrée dans notre union. M. Letellier de St Just trouve que le projet arrêté et convenu entre les délégués de la Colombie-Britannique et nos ministres est de nature à nous engager dans des embarras financiers qui nous amèneront, tôt ou tard, à la faillite. L'honorable ministre des Postes a dit que nous ne sommes pas tenus de construire la voie ferrée du Pacifique avec notre argent; mais un autre ministre a dit ailleurs que la voie sera construite par le gouvernement, et les propositions elles-mêmes disent clairement qu'il faut que la voie soit achevée d'ici dix ans, et qu'elle coûtera au moins \$100,000,000. L'honorable receveur-général (M. Chapais) a déclaré que le mode de construction sera de concéder à des compagnies privées 64 millions d'acres de terres le long de la route, et d'aider ces compagnies au moyen de subventions de l'État en argent jusqu'à concurrence de 7 ou 8 millions de dollars.

L'honorable M. Chapais explique que si on donne toutes les terres, l'octroi s'élèvera à 64 millions d'acres, mais que si on n'accorde à la compagnie qui entreprendra la construction de la voie ferrée que des tronçons alternants d'un mille, l'octroi de terres ne sera alors que de la moitié, soit 32 millions d'acres.

L'honorable M. Letellier de St Just dit qu'alors, si on peut vendre toutes ces terres à \$1 l'acre, elles ne rapporteront que 32 millions de dollars, et si on ajoute à cela les 7 ou 8 millions de la subvention, le total ne s'élèvera qu'à 38 ou 40 millions de dollars; il est donc absurde de croire qu'une compagnie acceptera d'entreprendre la construction d'une telle voie, dont le coût estimatif est de 100 millions de dollars, pour un tel octroi. Si l'on impose à la construction du chemin de fer des conditions telles qu'aucune compagnie ne veuille ou ne puisse les accepter, il serait beaucoup plus honnête et franc de ne pas faire de promesses comme celles que contiennent les propositions. Si nous estimons le coût du chemin de fer du Pacifique en nous basant sur celui du chemin de fer Intercolonial, qui est six fois plus court et a coûté entre vingt et vingt-cinq millions, peut-être plus, nous pouvons affirmer qu'il nous en

Intercolonial passed through a well settled country for a good part of its length, and supplies and materials could be carried along its course by the river and Gulf of St. Lawrence, and then by the Baie des Chaleurs and the railroads of Nova Scotia and New Brunswick, whilst there was no accommodation of the kind for the construction of the Pacific Railway. There was nothing but almost insuperable obstacles to its construction, and hence its cost would be infinitely greater per mile than that of the Intercolonial. It had been said, in order to commit the Senate in favour of the resolutions, that the road would not be constructed if it was found impossible to do it with the means mentioned, but this was only a dodge to blind the members of this House, and once committed to it, the Government would certainly go to enormous expense towards it, or else they would be playing a very dishonorable part with British Columbia, by promising what they did not intend to give. He thought that an undue influence had been brought to bear upon the members in favor of these resolutions, as had been the case last year with respect to another measure of the Government, which they wanted to pass against the wishes of a majority of this House. When opposition was offered to a measure of the Government in this House, it was said that the House had no right to counteract the financial policy of the Government, and an undue influence was brought to bear on some members to persuade them to vote for a measure of which they disapproved. The same thing was being done in the present instance, and he must highly condemn such a course on the part of the Government and claim the right for this House to discuss every question as freely and deliberately as the other House. The Senate ought to be perfectly independent of the Government; otherwise they would occupy a very undignified position before the country. The country had already signified its approval of the course of the Opposition last year, on the question of the odious tax imposed on coal and breadstuffs, which the Government carried in this House only by the questionable means to which he had already adverted, and he firmly believed that the country would also approve of his own and his friends' conduct towards this extravagant proposition of the Government. These propositions, as had been said by the Hon. Postmaster General, related to three different questions, that of representation, of finance, and the political question. With regard to the representation, he (Hon. Mr. Letellier de St Just) thought that the terms agreed to and granted to the people of British Columbia were very unfair for the rest of the provinces, inasmuch as they gave six representatives to a population not larger than that of one of our large counties in Canada. The terms of the Confederation of the provinces, settled at the Quebec Conference, were unjust for the prov-

coûtera au moins 150 millions. Une bonne partie du chemin de fer Intercolonial traverse une région peuplée, et l'approvisionnement et les matériaux nécessaires à la construction pouvaient y être transportés par le fleuve et le golfe Saint-Laurent, la Baie des Chaleurs et les chemins de fer de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. De telles facilités n'existent pas pour la construction du chemin de fer du Pacifique; on ne rencontre que des obstacles presque infranchissables qui expliquent d'ailleurs pourquoi le coût pour chaque mille sera beaucoup plus élevé que celui de l'Intercolonial. Afin de persuader le Sénat de voter pour ces propositions, on a dit que le chemin de fer ne sera construit que si les crédits mentionnés le permettent; mais ce n'est qu'une manœuvre pour tromper les membres de cette Chambre; une fois engagé, le gouvernement consacrerait certainement de très fortes sommes à ce projet, faute de quoi il serait déloyal envers la Colombie-Britannique, faisant des promesses qu'il n'a pas l'intention de tenir. L'honorable M. Letellier de St Just est d'avis que les sénateurs ont été indûment influencés en faveur de ces propositions tout comme cela s'est produit l'an dernier quand le gouvernement désirait faire adopter un projet de loi malgré l'opposition de la majorité du Sénat. Or, lorsque certains sénateurs se sont opposés à un projet de loi du gouvernement, on a dit que le Sénat n'avait aucun droit de contrecarrer la politique financière gouvernementale et quelques membres ont été indûment influencés en faveur d'une mesure qu'ils désapprouvaient. La même chose se produit dans le cas actuel; il doit fortement condamner cette conduite du gouvernement et revendiquer le droit du Sénat de discuter de toute question aussi librement que la Chambre des communes. Le Sénat doit être complètement indépendant du gouvernement s'il ne veut pas être déconsidéré auprès du pays. L'an dernier, la population a approuvé l'attitude de l'opposition à l'égard de la taxe odieuse sur le charbon et la farine, que le gouvernement a fait adopter dans cette Chambre par une méthode discutable à laquelle l'honorable M. Letellier de St Just a d'ailleurs déjà fait allusion. Il est convaincu que le pays approuvera sa conduite et celle de ses amis face à cette proposition extravagante du gouvernement. Ces propositions, comme l'a dit le ministre des Postes, portent sur trois questions différentes: la représentation, les finances et la politique. En ce qui concerne la représentation, il (L'honorable M. Letellier de St Just) estime que les conditions acceptées et accordées à la Colombie-Britannique sont fort injustes envers les autres provinces, puisqu'elles accordent six représentants à une population qui n'est pas supérieure à celle d'un grand comté canadien. Les conditions de la Confédération des provinces, fixées à la Conférence de Québec, désavantagent la province de Québec puisqu'elles

ince of Quebec, inasmuch as its representation was to be forever fixed at a certain number—65, whilst that of the other provinces could be increased with the increase of their population, and he considered that the granting of six representatives to a population which is probably not over 10,000 whites—besides the 5,000 Chinamen and 45,000 Indians—was an aggravation of the injustice done to the province of Quebec, as that representation was not at all based on the same proportion of population. It was true that the resolutions stated that the population of British Columbia was taken to be 60,000; and it had been said the number of whites was 16,000; but when we saw that neither the Lieutenant Governor, nor any other authority, could state exactly what that number was, nor on what basis the supposition of that number rested, it might safely be asserted that the real number of whites did not exceed 10,000. He repeated that the granting of six representatives to British Columbia was changing the base of the representation agreed to at the Quebec Conference, that it was an infringement on the rights of the province of Quebec in particular, and that the representatives of that province had therefore a perfect right, and it was moreover their duty, to oppose the resolutions. With regard to the financial question, he found that the Government had adopted a principle diametrically opposed to its declared policy, the same as for the basis of the representation. We had seen the Government dismissing old servants of the late Province of Canada, and reducing the salaries of others, without any indemnity whatever; but, by these resolutions, they agreed to pensioning off and giving large salaries to the officers of the British Columbia Government. And reverting to the subject of the railway, he asked whether any sensible and honest man would undertake to do what he knew he would not be able to accomplish with his present means, and whether a man, in his private transactions, would engage in the construction of a work without first ascertaining its probable cost or its ultimate value to him. The Government was now exactly in the position of a man who would thus act, for when he (Hon. Mr. Letellier de St Just) asked the Postmaster General if he knew what the road would cost, or if its practicability had been ascertained, or if he could point out the means to construct it without increasing the burden of taxation, the honourable gentleman could give no satisfactory answers to the question. If the Hon. Postmaster General was to apply such a principle to the administration of his private affairs, he would probably soon find that it was a dangerous principle, a principle that would soon bring him to bankruptcy and ruin. With regard to the political question, whilst thinking that the union of British Columbia with Canada might be acceptable and desirable if it could be

fixé à jamais sa représentation à 65 députés, tandis que dans les autres provinces elle peut être augmentée proportionnellement à l'augmentation de la population; de plus, il pense qu'en accordant 6 députés à une population qui ne dépasse probablement pas 10,000 Blancs, 5,000 Chinois et 45,000 Indiens, on augmente l'injustice commise envers la province de Québec, cette représentation n'étant pas du tout établie en fonction de la même proportion de population. Bien sûr, les propositions spécifient qu'on estime que la Colombie-Britannique compte 60,000 habitants, et on a dit que les Blancs sont au nombre de 16,000; mais lorsque nous constatons que ni le lieutenant-gouverneur ni aucune autre autorité ne peut dire exactement ce qu'est ce nombre, ni sur quoi on s'est basé pour l'estimer, nous pouvons affirmer qu'en réalité il n'y a pas plus de 10,000 Blancs. Il répète qu'en accordant six députés à la Colombie-Britannique, on modifie le principe de la représentation convenu à la Conférence de Québec, on viole les droits de la province de Québec en particulier, et que les représentants de cette province ont tout à fait le droit et même le devoir de s'opposer à ces propositions. Pour ce qui est de la question financière, il trouve que le gouvernement a adopté une ligne de conduite complètement opposée à sa politique officielle, tout comme il l'a fait pour la question de la représentation. Nous avons vu le gouvernement remercier certains employés âgés de l'ancienne province du Canada, et réduire le traitement de certains autres sans même leur attribuer d'indemnité; mais en adoptant ces propositions, il accepte de pensionner les fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique et de leur accorder un traitement élevé. Revenant à la question du chemin de fer, il demande si un homme honnête et sensé entreprendrait une tâche qu'il sait irréalisable avec les moyens financiers dont il dispose et s'il s'engagerait à titre privé dans la construction d'un ouvrage sans en connaître d'abord le coût probable et la valeur éventuelle. Le gouvernement est actuellement dans la position d'un homme qui agirait ainsi, car lorsqu'il (l'honorable M. Letellier de St Just) a demandé au ministre des Postes s'il savait combien coûterait la voie ferrée et si elle serait praticable, ou encore s'il pouvait indiquer le moyen de la construire sans augmenter le poids des taxes, l'honorable ministre n'a pas su répondre de façon satisfaisante. Si l'honorable ministre des Postes appliquait un tel principe à l'administration de ses affaires personnelles, il se rendrait vite compte que c'est un principe dangereux, un principe qui le mènerait rapidement à la faillite et à la ruine. En ce qui a trait à la question politique, il pense que l'union de la Colombie-Britannique peut être acceptable et même désirable si on y pose des conditions raisonnables; mais il estime que le coût mentionné dans les propositions est trop

accomplished on reasonable terms, he did not believe that it ought to be paid for at such a price as that laid down in the resolutions. As it was, it might be said that British Columbia dictated the terms of union, and that she actually annexed Canada to her. He concluded by condemning the Government for refusing to help the construction of the North Shore Railway, which would be beneficial to a large portion of the people and the trade of Canada, when they are ready to expend hundreds of millions of dollars on a railway in a barren and mountainous country, without first ascertaining its practicability, and which cannot pay its working expenses. He moved in amendment that, after "3 resolved", insert, "that in the opinion of this House, the further consideration of this question be postponed for the present Session of Parliament, in order that greater and more careful consideration may be given to a question of such magnitude and importance to the people of this Dominion".

Hon. Mr. Wilmot—In rising to second the amendment proposed by my honourable friend, I may say at the outset that I am in no way indisposed to carry out the policy involved in the Act for the union of British America, and to bring British Columbia into the Union. What I say is that if the Government embody in these resolutions any stipulations like that which is contained in the resolution, of which notice has been given in the House of Commons, then a great many of my objections would vanish. We have already annexed the North-West Territory, and, as one member of the House, I have been quite prepared to spend money in opening up communications with that country, knowing that otherwise it would remain a burthen on the Dominion. I am also quite prepared to give what is proposed in these resolutions to British Columbia, knowing that Canada is not likely to derive any revenue from that colony for a length of time equal to its expenditure. But when I read the paragraph relative to the construction of the Pacific Railway, I certainly feel that I am not prepared to give my vote in favour of propositions for the building of 2,500 or 2,700 miles of a road, of the expense of which we have no definite facts before us, of which no explorations or surveys have been made, and when throughout the whole extent, including the Red River and British Columbia, there are only some 25,000 white inhabitants. We have already in the Confederation Act made provision for the construction of an Intercolonial Railway. The wisdom of Parliament has decided that that road shall be built through a part of New Brunswick at a much greater expense than if built in another direction. The same Act has provided that, as soon as the finances of the country will permit, the canals should be

élevé. En fait, on pourrait dire que la Colombie-Britannique a dicté les conditions de l'union et qu'elle s'est annexé le reste du Canada. Il termine en condamnant le gouvernement pour avoir refusé de collaborer à la construction du chemin de fer de la Côte Nord qui serait profitable à une grande partie du peuple canadien ainsi qu'au commerce du pays; le gouvernement est pourtant prêt à dépenser des centaines de millions de dollars pour la construction dans une région dénudée et montagneuse, d'une voie ferrée qui ne rentre même pas dans ses frais et dont on n'a pas déterminé la praticabilité. Il propose qu'on ajoute l'amendement suivant après la troisième proposition: «que le Sénat est d'avis que l'étude de cette question devrait être ajournée durant la présente session du Parlement afin de consacrer suffisamment de temps à étudier plus longuement et attentivement une question dont l'ampleur et l'importance est si grande pour la population de la Puissance.»

L'honorable M. Wilmot: En me levant pour appuyer l'amendement proposé par mon honorable ami, je dois d'abord dire que je ne suis nullement contre l'application des principes contenus dans l'Acte concernant l'union de l'Amérique britannique, et de la Colombie-Britannique. Si le gouvernement incorporait à ces propositions des stipulations comme celles que contient la proposition dont on avait donné préavis à la Chambre des communes, un grand nombre de mes objections tomberaient. Nous avons déjà annexé le territoire du Nord-Ouest, et en tant que membre de la Chambre, j'approuvais des dépenses servant à développer des communications avec cette région sachant bien qu'autrement, il resterait un fardeau pour la Puissance. Je suis également tout à fait prêt à donner à la Colombie-Britannique la somme mentionnée dans la proposition; d'ailleurs, cette colonie ne produira probablement pas assez de revenus pour couvrir ses dépenses avant un certain temps. Mais lorsque je lis le paragraphe se rapportant à la construction du chemin de fer du Pacifique, je ne me sens certainement pas prêt à voter pour la construction de 2,500 à 2,700 milles de chemin de fer dans une région qui a été ni explorée ni arpentée, lorsque sur toute son étendue, la colonie de la rivière Rouge et la Colombie-Britannique comprises, on ne compte que quelque 25,000 Blancs, et quand on ne sait rien de précis des dépenses que cela occasionnera. Dans l'acte de la Confédération, on a prévu une certaine somme pour la construction d'un chemin de fer Intercolonial. Le Parlement, dans toute sa sagesse, a décidé de construire cette voie ferrée à travers une partie du Nouveau-Brunswick même si c'est plus coûteux que de la construire ailleurs. Le même acte stipule que les canaux devraient être élargis aussitôt que les finances

enlarged. The cost of the railway will be, at least, \$20,000,000; the cost of canal improvements probably \$30,000,000. The estimated cost of the Pacific Railway will be something like \$100,000,000; and certainly, when I come to consider the population, resources, and existing engagements of Canada, such a scheme seems to mean simply bankruptcy. Experience is the great teacher, and tells us what has happened when prudence has taken wings and reckless enterprise has taken its place. In Allison's history of Europe, I find the following description of the railway mania that occurred in Great Britain during the years 1844-45-46:

"The first effect of this state of things, as auspicious in the outset as it was perilous in the end, was a vast increase in railway speculation, and the growth of what has not inaptly been called the Railway Mania. It was during the years 1844, 1845, and 1846 that this system received its full development, and it was then pushed to a degree of extravagance which would not be credited by future times if not attested by a host of contemporary witnesses and evinced by lasting effects upon the face and fortunes of the country. Compared with the fever which then seized the public mind, and the magnitude of the speculations in consequence set afloat, the famous South Sea Bubble, and the corresponding fervour of England in 1824-25 and 1836-37, sink into insignificance. * * * * It would be well if the historian had only to record the immediate losses which arose to parties concerned in them from these gigantic undertakings; but, unfortunately, the evil did not stop here, but, on the contrary, has impressed its mark in a lasting way on the national character and on the estimation in which the Legislature is held."

There you have an illustration of the way in which money was recklessly spent. Surely this House is not prepared to forget dictates of sound judgment, and countenance a policy which, if carried out within ten years as provided for in the resolutions, must involve the Dominion in inextricable embarrassment. The Postmaster General says that it is not the intention of the Government to burthen the country, and adds that the Dominion is not to build the railway, but why do they not state the facts clearly and explicitly in the resolutions—or that we are prepared to give certain moneys and lands, facilities for the construction of the road, and nothing more. What has been done in the past may happen in the future. We have alongside of us a very enterprising people, but let us see what history records with respect to their extravagance and rash speculation in railway and other matters during a period of their history.

du pays le permettront. La voie ferrée coûtera au moins \$20,000,000 et les améliorations des canaux, \$30,000,000. Le coût estimatif du chemin de fer du Pacifique est de \$100,000,000; or, si je tiens compte de la population, des ressources et des obligations du Canada, un tel programme signifie tout simplement la faillite. L'expérience est un maître et nous enseigne ce qui s'est produit dans le passé lorsque des entreprises hasardeuses ont remplacé la prudence. Allison, dans son histoire de l'Europe, décrit ainsi la folie des chemins de fer qui déferla en Grande-Bretagne durant les années 1844-1845-1846:

«Le premier effet de cet état de choses, aussi heureux au départ que périlleux à la fin, fût une grande augmentation de la spéculation sur les chemins de fer et la croissance de ce qu'on a appelé avec justesse la folie des chemins de fer. En 1844, 1845 et 1846, ce système a atteint le terme de son évolution, et il a alors été porté à un tel degré d'extravagance que la postérité ne l'aurait pas cru si une foule de témoins contemporains ne l'avaient attestée et si les conséquences permanentes sur la physionomie et l'avenir du pays ne l'avaient démontrée. Comparée à la fièvre qui s'est alors emparée de l'esprit du public et à l'importance des spéculations qui suivirent, la célèbre affaire des mers du Sud et la ferveur correspondante en Angleterre en 1824-1825 et 1836-1837 deviennent insignifiantes. Si l'histoire n'avait retenu que les pertes immédiates subies par les partis concernés serait déjà suffisant; malheureusement, le mal ne s'est pas arrêté là; au contraire, il a laissé une empreinte durable sur le pays et sur l'estime portée au corps législatif.»

Voilà donc une illustration de la façon irréflechie dont l'argent est dépensé. Sûrement, cette Chambre n'est pas près d'oublier la voix du bon sens et d'approuver une politique qui si elle est appliquée d'ici dix ans comme le prévoient les propositions, mettra nécessairement la Puissance dans un embarras inextricable.

Le ministre des Postes affirme que le gouvernement n'a pas l'intention de grever le pays, et il ajoute que la Puissance ne construira pas le chemin de fer, mais pourquoi les faits ne sont-ils pas énoncés clairement et explicitement dans les propositions? Pourquoi ne disent-ils pas que nous sommes prêts à accorder certaines sommes d'argent et certains terrains et à favoriser la construction du chemin de fer, rien de plus. Ce qui a eu lieu dans le passé peut se reproduire dans l'avenir. Nos voisins sont un peuple très entreprenant, mais voyons un peu ce que l'histoire rapporte, à une période donnée de leur histoire à propos de leur extravagance et de leur spéculation irréflechie en matière de chemins de fer.

“The humble petition of the Rev. Sydney Smith to the honourable House of Congress at Washington”.

“I petition your honourable House to institute some measures for the restoration of American credit, and for the repayment of debts incurred and repudiated by several of the States. Your petitioner lent the State of Pennsylvania a sum of money for the purpose of some public improvement. The amount, though small, is, to him, important, and is a saving from a life income, made with difficulty and privation. If their refusal to pay (from which a very large number of English families are suffering) had been the result of war produced by the unjust aggression of powerful enemies—if it had arisen from civil discord, if it had proceeded from an improvident application of means in the first years of self-government, if it were the act of a poor State struggling against the barrenness of nature—every friend of America would have been contented to wait for better times; but the fraud is committed in the proud place of Pennsylvania, by the richest State in the Union, after the wise investment of the borrowed money in roads every day reaping the advantage. It is an act of bad faith which (all its circumstances considered) has no parallel and no excuse.

“Nor is it only the loss of property which your petitioner laments; still more that immense power which the bad faith of America has given to aristocratical opinions and to the enemies of free institutions in the Old World. It is in vain any longer to appeal to history and to point out the wrongs which the many have received from the few. The Americans, who boast to have improved the institutions of the Old World, have at least equalled its crimes. A great nation, after trampling under foot all earthly tyranny, has been guilty of a fraud as enormous as ever disgraced the worst king of the most degraded nation of Europe.

“It is painful to your petitioner to see that American citizens excite, wherever they may go, the recollection that they belong to a dishonest people, who pride themselves upon having tricked and having pillaged Europe; and this mark has been fixed, by their faithless legislators, on the best and most honourable men in the world, whom every Englishman has been eager to see and proud to receive.”

What I urge is that we should count the cost before we enter into this arrangement. We are here, as men of business experience, to deal

«L'humble pétition du Révérend Sydney Smith adressée aux honorables membres du Congrès à Washington.»

«Je vous supplie, honorables membres, d'instituer des mesures visant au rétablissement du crédit américain et au remboursement des dettes contractées et niées par plusieurs des États. Votre pétitionnaire a prêté à l'État de Pennsylvanie une somme d'argent devant servir à des travaux publics. Bien que petit, ce montant lui importe car il représente les économies de toute une vie, gagnées à force de difficultés et de privations. Si le refus de rembourser (un grand nombre de familles anglaises souffrent d'ailleurs de ce refus) avait été motivé par une guerre provoquée par l'agression injuste de puissants ennemis; par des troubles civils ou par l'utilisation irréfléchie de certains moyens durant les premières années de l'indépendance; si ce refus avait été le geste d'un État pauvre luttant contre la stérilité de la nature tous les amis de l'Amérique se seraient contentés d'attendre des jours meilleurs; mais la fraude est commise sur le fier territoire de la Pennsylvanie, par l'État le plus riche de l'Union, après qu'il eut sagement investi la somme empruntée dans des routes dont il retire chaque jour des avantages. C'est un acte de mauvaise foi qui, considéré sous tous ses aspects, n'a pas son pareil et ne mérite aucune excuse.

Votre pétitionnaire ne déplore pas seulement la perte d'argent, il déplore encore plus l'immense pouvoir que la mauvaise foi de l'Amérique a fourni aux doctrines aristocratiques et aux ennemis des institutions libres dans l'Ancien Monde. Il est désormais inutile d'en appeler à l'histoire et de signaler les torts que la minorité a infligé à la majorité. Les Américains qui se glorifient d'avoir amélioré les institutions de l'Ancien Monde, ont certainement commis des crimes tout aussi grands que ce dernier. En effet, après s'être élevée de façon catégorique contre toute tyrannie sur cette terre, une grande nation s'est rendue coupable d'une fraude aussi énorme que celle qui a jamais déshonoré le pire roi de la nation la plus corrompue de l'Europe.

Votre pétitionnaire trouve pénible de constater que, où qu'ils aillent, les citoyens américains ravivent le souvenir selon lequel ils appartiennent à un peuple malhonnête qui s'enorgueillit d'avoir dupé et pillé l'Europe; et ce sont leurs législateurs déloyaux qui ont gravé cette empreinte sur les hommes les meilleurs et les plus honorables du monde, que chaque Britannique a été impatient de rencontrer et fier de recevoir.»

Ce que je recommande, c'est que nous comptions la dépense avant de conclure cette entente. Nous sommes ici, à titre d'hommes

with the question calmly and practically, and not to be carried away by false enthusiasm or dreams of the imagination. I ask any honourable gentleman in this House if it is possible for us, with our present means, to make ourselves responsible for so enormous an obligation as the building of this road will entail on us. Whatever the House may do, I must enter my protest against such a suicidal policy. We have already had a little experience in the way of railway construction. I have been a member of a Committee formed, on the motion of my honourable friend to the left (Hon. Mr. Wark), to enquire into matters connected with the Intercolonial Railway. I have seen that the expenditure on that road, in connection with surveys alone, has amounted to \$1,200 a mile—any railway engineer, who understood his business, would perform the same work for \$500 a mile; and I give this as one instance of the nature of government railway works—just what the Pacific Railway may be—and in what manner they are managed in this country. Before we rush blindly into these expenditures, we should consider all the facts before us, and should not allow ourselves to be carried away by purely imaginative schemes, certain to end in national disaster. We have had some experience in New Brunswick with respect to the construction of railways. The honourable member from St. John (Hon. Mr. Hazen) and myself were members of a Government who entered into a contract with an English firm, of which the late Mr. Brassey was a member, to build a railway from St. John to Shediac, and westerly to the American boundary. The province agreed to take £1,200 stock per mile in the Company, and advance, as a first mortgage, £1,800 more—together £3,000 per mile. Unfortunately, for the country, that Government (laughter) was displaced, and my honourable friend in front of me (Hon. Mr. Mitchell) was a member of the administration that succeeded. They thought that the road could be built for a smaller sum, and they agreed to buy out the English company for £90,000 sterling. The eventual result was that the road cost \$43,500 a mile cash paid, instead of a charge on the province as was originally contemplated, of \$12,000 per mile. Then the province of New Brunswick adopted a different policy—they agreed to give a subsidy of \$10,000 per mile for certain roads to be built within the province. Under that Act, several railways were built and completed (“hear” from Government benches); and now, had the Dominion Government come down with a definite proposition to give a subsidy, of so much a mile, to any company which would be willing to construct the work supplemented by a grant of land, I would have been prepared to support it, instead of being compelled in the interests of the people of the Dominion to vote against it; for according to its liberal construction, we must pledge

d'affaires expérimentés, pour traiter la question de façon calme et pratique et non pour nous laisser emporter par un faux enthousiasme ou par des rêves chimériques. Puis-je demander à tous les honorables sénateurs de la Chambre s'il nous est possible avec les moyens dont nous disposons actuellement, d'assumer la responsabilité d'un engagement aussi important que la construction de ce chemin de fer. Quoi qu'en décide la Chambre, il est de mon devoir de protester formellement contre cette politique suicidaire. Nous avons déjà un peu d'expérience en matière de construction de chemins de fer. J'ai fait partie d'un comité formé sur proposition de mon honorable ami à ma gauche (l'honorable M. Wark) pour faire enquête sur des questions se rapportant au chemin de fer Intercolonial. J'ai constaté que le coût de ce chemin de fer s'élevait à \$1,200 le mille au titre seulement des levés, n'importe quel ingénieur des voies ferrées qui connaît son métier aurait effectué le même travail pour \$500 le mille; et ceci n'est qu'un exemple de la façon dont le gouvernement fonctionne quand il construit des chemins de fer—ce peut être le cas du Canadien Pacifique—et de la manière dont ils sont gérés dans ce pays. Avant de nous lancer aveuglément dans de telles dépenses, nous devrions considérer tous les faits sans nous laisser aller à des projets purement imaginatifs qui mèneront certainement la nation à la faillite. Le Nouveau-Brunswick nous a donné une certaine expérience de la construction de chemins de fer. L'honorable sénateur de Saint-Jean (l'honorable M. Hazen) et moi-même avons fait partie d'un gouvernement qui a conclu une entente avec une société anglaise, dont était membre feu M. Brassey, en vue de construire un chemin de fer allant de Saint-Jean à Shédiac, puis vers l'ouest jusqu'à la frontière américaine. La province a accepté d'acheter pour £1200 le mille d'actions de la compagnie et d'avancer £1800 de plus comme première hypothèque—ce qui fait en tout £3000 le mille. Malheureusement pour le pays, ce gouvernement (rires) a été écarté et mon honorable ami assis en face de moi (l'honorable M. Mitchell) a fait partie du gouvernement qui lui a succédé. Ils ont pensé pouvoir construire le chemin de fer pour une plus petite somme et ont décidé d'acheter la société anglaise pour £90,000 sterling. En fin de compte, le chemin de fer a coûté \$43,500 le mille, en argent comptant, au lieu de la somme initialement envisagée de \$12,000 le mille à la charge de la province. C'est alors que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a adopté une nouvelle politique—il a accepté d'accorder une subvention de \$10,000 le mille pour la construction de certains chemins de fer à l'intérieur de la province. En vertu de loi, plusieurs chemins de fer ont été construits et achevés (bravo); et maintenant, si le gouvernement de la Puissance avait présenté une ferme proposition d'accorder une subvention

the country to enormous expenditures beyond what it is able to bear. I do not wish to see this country placed in the humiliating position of possibly repudiating its sacred obligations; and, therefore, I feel bound to take a position on this question which is reconcilable with my sense of public duty.

Hon. Mr. Miller said that, although he would differ from the honourable members who had preceded him in the vote he would give on the question under debate, there were some sentiments in the speeches of his honourable friends in which he unreservedly agreed. He agreed with the honourable member from Grandville in the magnitude and importance of the subject under consideration, the great scope for enquiry and discussion it afforded, the vast national aspects it presented, and the grave responsibilities involved in the motion before the House. But he had no sympathy with the general tone of that honourable gentleman's speech; he could not, in many instances, see the force of his arguments, or admit the correctness of his conclusions; he could not certainly share in the gloomy forebodings which his honourable friends had indulged in, or in their want of faith in the ability of this Dominion to accomplish the great work on which it had entered. Nor did he believe the views of these honourable members would find favour with a majority of that House or the country. On the contrary, that Parliament would prove itself equal to its high duties on the present occasion, as it had done on occasions of a similar character—as it had done in dealing with Prince Edward Island, Newfoundland, and Manitoba, he had every hope and confidence. Such too he believed to be the wish and expectation of the great majority of the people of this Dominion. There was a doctrine prevalent among their Republican neighbours, the doctrine of "manifest destiny", the meaning of which was familiar to all, and the attainment of which was frequently advocated on the principle that the end justified the means. That doctrine looked to the absorption, by that great power, of all the territory of this continent, either by force or diplomacy, or in any other way in which it could be achieved. He could not help thinking that they, too, should have their manifest destiny; a destiny, however, not of wrong or aggression, or of self-aggrandizement at the expense of their neighbours, but a juster and a nobler one. Theirs should be a destiny of enlightened progress—a destiny to take advan-

de tant le mille, plus une concession de terrain à toute compagnie prête à faire le travail, j'aurais été prêt à l'appuyer au lieu d'être forcé, dans l'intérêt de la population de voter contre lui; en effet, à cause du généreux montant prévu pour la construction de ce chemin de fer, nous devons engager le pays dans d'énormes dépenses qui se situent au-delà de ce qu'il est capable de supporter. Je ne souhaite pas voir ce pays placé dans la situation humiliante de répudier des engagements sacrés; par conséquent, je me sens obligé d'adopter sur cette question une position qui s'accorde avec mon sens du devoir public.

L'honorable M. Miller affirme que, même s'il n'est pas d'accord avec les honorables membres qui l'ont précédé relativement au vote qu'il donnera sur la question, certaines des vues exprimées dans les discours de ses honorables amis emportent son adhésion sans réserve. Il convient avec l'honorable sénateur de Grandville de l'ampleur et de l'importance du sujet débattu—de la grande latitude qu'il offre à l'information et à la discussion—des vastes aspects nationaux qu'il présente et des sérieuses responsabilités que comporte la motion devant la Chambre. Mais le ton général du discours de cet honorable collègue n'inspire à M. Miller aucune sympathie; en effet, dans plusieurs cas, il est incapable de voir la force de ses arguments ou d'admettre la justesse de ses conclusions; il ne partage certainement pas les sombres prémonitions de ses honorables collègues, ni leur manque de foi dans l'aptitude de la Puissance à accomplir la grande tâche entreprise. Il ne croit pas non plus que les vues de ces honorables sénateurs gagneront la faveur de la majorité des membres de la Chambre ou du pays. Au contraire, il croit et compte fermement que le Parlement se montrera à cette occasion à la hauteur de ses tâches, comme il l'a déjà fait dans des circonstances analogues—en traitant avec l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Manitoba. Il pense également que c'est ce que désire et espère la grande majorité du peuple de la Puissance. Il existe une doctrine très répandue chez leurs voisins républicains, la doctrine de destin manifeste («manifest destiny»), dont tous connaissent la signification et dont la réalisation a fréquemment été préconisée en fonction du principe voulant que la fin justifie les moyens. Cette doctrine préconise l'absorption par cette grande puissance de tout le territoire de ce continent, soit par force, soit par diplomatie, soit par tout autre moyen qui atteindrait le but envisagé. M. Miller ne peut s'empêcher de penser qu'eux aussi se doivent d'avoir leur destin manifeste non pas un destin fait d'injustice, d'agression ou d'expansion aux dépens des voisins mais un destin plus juste et plus noble, fait de progrès éclairés et tirant profit des éléments de la prospérité et de la grandeur

tage of the elements of future prosperity and greatness, of right belonging to them, and so profusely within their reach, by uniting and consolidating in one harmonious whole, the magnificent possessions of their Sovereign in British North America. (Cheers.) That he believed to be the destiny of the Dominion, and it was one alike worthy of their highest ambition and within their ability and reach. He was aware there were some among them with whom these views might excite derision; there were some who sneered at what they called the pretensions of this great young nation, and who were always ready to belittle its present status and deride and doubt its ultimate success. Those, he felt sure, were a small minority, daily growing "smaller by degrees and beautifully less". He was unprepared for the views expressed in some quarters on the question before the House; he was especially surprised at the expressions of his honourable friend from St. John (Hon. Mr. Hazen), whose great ability and large parliamentary experience gave authority and weight to anything he said, when he declared that because he was an opponent of Confederation from the beginning, he, as a member of this Parliament, refused to assume any responsibility on this question. (Hear, hear.) That honourable gentleman desired to throw on the originators of union all the odium of its results, while willing to take all its benefits. But he was content to assume all that responsibility and defend the policy of union. So far, it must be admitted, the Confederacy had proved a great success—had proved at least equal to all its higher obligations of a national character, and the experience of the past might reasonably make them hopeful of the future. He said this in no party sense and with no reference to many acts of administration of which he disapproved. When he spoke of the higher national obligations of the Dominion, he alluded to those things above the ordinary duties of internal administration, which it was the especial mission of Confederation to achieve. First among these was its duty to effect the union, under one government, of every square mile of British North American soil. In dealing with Prince Edward Island, Newfoundland and Manitoba, Parliament had exhibited a degree of wisdom and generosity that elicited admiration at home and abroad, and, although the island colonies had not thrown in their lot with them, there was little doubt they would not much longer hesitate to do so. In both places, a counteraction had already set in; prejudice and passion were rapidly disappearing before the light of truth and reason; faction was fast losing its hold and influence; the disadvantages of isolation were daily becoming more apparent; the terms offered were being more calmly discussed, and their liberality more generally admitted. (Cheers.) Then again, in protecting

futures qui leur appartiennent de droit, en unissant et en consolidant en un tout harmonieux les magnifiques possessions de Sa Majesté en Amérique du Nord Britannique (applaudissements). C'est ainsi qu'il envisage le destin de la Puissance un destin digne des plus hautes ambitions, à la portée de leurs capacités. Il n'est pas sans savoir que son opinion peut nourrir la dérision de certains d'entre eux; certains se moquent de ce qu'ils appellent les prétentions de cette grande et jeune nation et sont toujours prêts à déprécier sa situation actuelle à tourner en dérision et à mettre en doute son succès final. Ceux-là, il en est sûr, ne forment qu'une petite minorité, «qui diminue heureusement chaque jour davantage». Les vues exprimées dans certains milieux sur la question devant la Chambre l'ont beaucoup surpris; il ne s'attendait guère à la remarque de son honorable collègue de Saint-Jean (l'honorable M. Hazen), dont la grande éloquence et la vaste expérience parlementaire donnent du poids et de l'autorité à toutes ses paroles, quand ce dernier a déclaré que, parce qu'il s'est opposé depuis le début à la Confédération, il se refuse en tant que membre de ce Parlement, à assumer toute responsabilité sur cette question (bien, bien!). Cet honorable sénateur, tout en étant prêt à profiter des nombreux avantages que comporte l'Union, veut faire supporter par ses initiateurs toute la réprobation attachées à ses résultats. Mais M. Miller est heureux, au contraire, d'endosser toute cette responsabilité et de défendre la politique d'union. Jusqu'ici, on doit l'admettre, la Confédération a été un grand succès—elle s'est révélée au moins à la hauteur de ses obligations envers la nation, et l'expérience du passé peut certainement nous permettre d'être confiants en l'avenir. Il affirme cela sans parti pris, en ne faisant point allusion à de nombreux actes administratifs qu'il désapprouve. Quand il parle des obligations de la Puissance envers la nation, il fait allusion aux buts qui sortent du cadre des fonctions habituelles de l'administration interne et dont la réalisation constitue la mission spéciale de la Confédération. Parmi ces buts, citons d'abord celui qui consiste à réaliser sous un seul gouvernement l'union de chaque mille carré du sol de l'Amérique du Nord Britannique. En traitant avec l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Manitoba, le Parlement a fait preuve d'une sagesse et d'une générosité qui ont soulevé l'admiration au pays et à l'étranger, et même si les colonies insulaires n'ont pas uni leur destinée à la nôtre il est fort probable qu'elles n'hésiteront pas bien longtemps avant de le faire. Dans les deux cas, une réaction se dessine déjà; les préjugés et les passions disparaissent rapidement à la lumière de la vérité et de la raison; l'esprit de discorde perd rapidement sa force et son influence; les désavantages de l'isolement deviennent tous les jours plus évi-

their invaluable fishery rights against foreign encroachments, in repelling on more than one occasion hostile invasions of their soil, in allaying discontent in Nova Scotia, in quelling insurrection in the North-West and establishing order and constitutional government where confusion and anarchy prevailed, in doing those things, which were amongst the first cares of a national existence, the Dominion, almost unaided, had proved equal to its duty. (Cheers.) The progress so far and the results achieved were satisfactory. The vast territories of the Hudson's Bay Company, so long shut against colonization and settlement, had been added to the Union, which now extended from the Atlantic to the Rocky Mountains. They had already secured a territory out of which many splendid colonies would yet be formed, and that would offer an inviting home to millions. Who doubted that soon the tide of immigration would set towards those fertile regions, and that ere long they would see the whole country from the Red River to the Rocky Mountains, with cheap and certain and quick communication, occupied by a prosperous population, contributing to the strength and wealth of the Dominion? Yet, even a few years ago, how remote did what had already been accomplished appear even to the most sanguine? A few years ago, the people of the Maritime Provinces took less interest in the affairs of old Canada than they did today in the affairs of Manitoba; it was not long since Montreal appeared more distant to them than Winnipeg then did. It was one of the happiest results of Confederation that through it the inhabitants of the old provinces were brought into familiar intercourse with each other, by which many groundless sectional jealousies and local prejudices had been removed, and a truer understanding of their common interests secured. A diversity of wants and interests had, in many cases, proved a bond of unity, showing them to be dependent upon, and necessary to each other. (Cheers.) It was true, they had not arrived at a political millennium in which sectional narrowness and faction had altogether given way to a sense of public duty—such could not be expected, and such was not the case. But among its substantial advantages, the result of Confederation had also been to elevate the tone of public sentiment; to enlarge the views of the people and their representatives; to educate them all up to the duties of their advanced growth; and to infuse a courage and spirit of self-reliance in regard to whatever remained to be done in the accomplishment of their manifest destiny. (Cheers.) Such were the political results of union; its results on the material prosperity of the people of every section of the Dominion were equally gratifying. Accustomed in their several provinces, before that event, to deal only with local subjects

dents; les conditions offertes sont discutées plus calmement et l'on en admet plus généralement le caractère libéral. (applaudissements) Puis en protégeant nos très précieux droits de pêche contre l'usurpation étrangère, en repoussant plus d'une fois les invasions sur notre territoire, en apaisant le mécontentement en Nouvelle-Écosse, en étouffant la rébellion dans le Nord-Ouest, en rétablissant l'ordre et en instaurant un gouvernement constitutionnel là où régnaient le désordre et l'anarchie, en accomplissant toutes ces tâches qui comptent parmi les premières préoccupations d'une jeune nation, la Puissance presque sans aide, s'est révélée à la hauteur de ses fonctions (applaudissements).

Jusqu'à maintenant, les progrès réalisés et les résultats obtenus sont satisfaisants. Les vastes territoires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, si longtemps fermés à la colonisation et au peuplement, ont été incorporés à l'Union, qui s'étend maintenant de l'Atlantique aux Rocheuses. On a déjà obtenu un territoire qui servira à fonder des colonies nombreuses et magnifiques et qui offrira un foyer accueillant à des millions de personnes. On peut croire qu'avant longtemps, cette vague d'immigrants déferlera sur ces régions fertiles et que sous peu on verra tout le pays entre la rivière Rouge et les Rocheuses, doté de moyens de communication bon marché, sûrs et rapides, occupé par une population prospère, contribuant à la croissance et à la richesse de la Puissance. Et pourtant, il y a quelques années encore, combien tout le travail accompli pouvait-il paraître lointain et cela, même aux plus optimistes? Il n'y a pas si longtemps, les habitants des provinces maritimes s'intéressaient moins aux affaires du vieux Canada qu'ils ne s'intéressent aujourd'hui à celles du Manitoba; hier encore, Montréal leur semblait plus éloigné que ne l'est actuellement Winnipeg. L'un des plus heureux résultats de la Confédération a été d'établir entre les habitants des vieilles provinces des relations suivies grâce auxquelles sont disparus nombre de jalouses de groupe et de préjugés locaux sans motif; elle a eu aussi pour résultat de les rendre plus conscients de leurs intérêts communs. Dans bien des cas, des espoirs et des intérêts différents se sont révélés être des facteurs d'unité et ont montré aux vieilles provinces l'utilité de l'interdépendance et de l'entraide (applaudissements). Il est vrai qu'on n'en est pas arrivé à un millénaire politique où l'étroitesse et la dissension partisans ont entièrement cédé le pas à un sens du devoir public; on ne peut s'attendre à une telle chose et de fait, ce n'est pas le cas. Mais parmi certains avantages de la Confédération, il faut admettre qu'elle a réussi à relever le niveau de civisme et à élargir les vues de ses habitants et de leurs représentants, à leur montrer les obligations de leur état de développement avancé

comparatively small and unimposing, they perhaps required the education the larger arena of this Parliament afforded to enable them to deal hopefully and fearlessly with a subject of the magnitude of that under consideration. He believed this question would now be approached in no timid or narrow spirit. He thought that no time should be lost, that no exertions should be spared, to secure the admission into the Union of British Columbia on the one side, and Prince Edward Island and Newfoundland on the other. Under these circumstances, and at a most auspicious time, the application of British Columbia to become part of the Dominion of Canada was submitted to this Parliament. In considering that application, he would trespass on the patience of the House to take a rapid glance at the country, its value and resources, they were about to secure by the proposed arrangement. British Columbia, including Vancouver Island, as they were all well aware, was the most western dependency of England on this continent. It comprised a territory of about 290,000 square miles, situated, with the exception of a small portion of Vancouver Island, above the parallel of 49° N. Lat. It possessed a seacoast of about 500 miles, as settled by the Treaty of Washington in 1846, and a breadth of between 300 and 400 miles. The country, although in many parts broken and uneven, contained much valuable agricultural land, equal to the support of a great population. The climate is admitted to be one of the most desirable in the world for natives of the temperate zones, and they would all admit the importance of climate in inducing immigration. "A dry, warm summer; a bright, beautiful autumn; an open, wet winter and spring" is said to be a true description of the weather in Vancouver Island, and all along the sea coast of British Columbia. Only an imperfect estimate can be formed of its population, as no census has ever been taken, but from the best sources of information available, the population, consisting of Whites, Indians and Chinese, may be put down at 60,000. A few years after the Treaty of Washington, Vancouver Island was granted by the Crown to the Hudson's Bay Company under conditions of settlement which were never complied with, the object of that Corporation being there, as elsewhere, to retard settlement wherever their monopoly extended. These causes, coupled with its recent settlement, will account for its small population. But its great resources, and unrivalled maritime advantages, must before long make it one of the most thriving and important communities on the Pacific. Those resources were very numerous. There was its timber, especially its pine, universally conceded to be the best in the world, and as exhaustless as it was superior. Markets for this commodity on both sides of the Pacific were

et à leur infuser un sentiment de courage et un esprit de confiance à l'égard de tout ce qui reste à faire dans l'accomplissement de leur destin manifeste (applaudissements). Telles sont les conséquences politiques de l'Union; son influence sur la prospérité matérielle des habitants de toutes les régions est tout aussi heureuse. Avant cet événement, habitués qu'ils étaient dans leurs provinces respectives, à ne s'occuper que de problèmes locaux relativement insignifiants, les citoyens de ces provinces ont peut-être eu besoin de la formation offerte par le forum plus large du présent Parlement pour leur permettre d'aborder avec espoir et sans crainte un sujet de l'importance de celui que nous étudions en ce moment. Il croit qu'on peut maintenant s'attaquer à cette question sans gêne et sans étroitesse d'esprit. Afin d'assurer l'entrée dans l'Union de la Colombie-Britannique d'une part, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve d'autre part, il n'y a pas de temps à perdre et aucun effort à ménager. En de telles circonstances et à un moment des plus propices, la demande de la Colombie-Britannique de faire partie de la Puissance du Canada a été présentée devant cette Législature. En examinant cette demande, il aimerait abuser de la patience de la Chambre pour jeter un coup d'œil rapide sur la valeur et les ressources de ce territoire à acquérir aux termes de l'accord proposé. La Colombie-Britannique, y compris l'île de Vancouver, comme tous le savent très bien, est la dépendance britannique située le plus à l'ouest sur ce continent. Elle comprend un territoire d'environ 290,000 milles carrés situé, à l'exception d'une petite partie de l'île de Vancouver, au-dessus du 49° parallèle de latitude nord. En vertu du traité de Washington, signé en 1846, la Colombie-Britannique a un littoral de quelque 500 milles de longueur et une largeur de 300 à 400 milles. Le pays, bien que le terrain soit inégal et accidenté dans beaucoup de régions, contient de nombreuses terres agricoles de grande valeur, capables de nourrir une vaste population. Le climat est reconnu comme l'un des plus agréables du monde pour les natifs des zones tempérées, et on admettra qu'il est d'une importance capitale pour attirer les immigrants. «Des étés secs et chauds, des automnes clairs et merveilleux, des hivers et des printemps doux et humides» sont censés caractériser l'île de Vancouver et toute la côte de la Colombie-Britannique. On ne peut faire qu'une estimation imparfaite de sa population, car on n'a jamais procédé à un recensement, mais selon les meilleures sources d'information disponibles, la population, composée de Blancs, d'Indiens et de Chinois, se chiffrerait à 60,000 habitants. Quelques années après le traité de Washington, la Couronne a cédé l'île de Vancouver à la Compagnie de la Baie d'Hudson, sous réserve de conditions quant au peuplement qui n'ont jamais été remplies, le but de

abundant, and writers well acquainted with the subject contend that the investment of capital and labour in that branch of industry alone would soon make the country populous and wealthy. The prosecution of this business on a large scale would soon call into existence a large mercantile marine, for timber, being a bulky commodity, required a large tonnage for transportation. It was this industry alone that had made New Brunswick second only to Nova Scotia in the tonnage it possessed. (Hear, hear.) British Columbia is known to contain coal formations of immense extent. They need not be told of the value of coal as a source of national wealth: it was one of the first requisites of manufacturing success, and one of the chief elements of general commercial prosperity. Its coal alone would make British Columbia a valuable acquisition even to a country not requiring a Pacific seaboard. The demand for coal in the North Pacific was said to be very great, and the full development of that rich resource could not be much longer retarded. Coal, also being a bulky article, would give employment to a large number of ships, thereby encouraging ship building, and bringing into existence a large amount of tonnage. His honourable friends from Nova Scotia would admit what the coal trade of that province had done to make them the largest ship owning community in the world in proportion to population. (Hear, hear.) Then copper abounded in the colony, and also magnetic iron ore, marble, limestone, sandstone, etc. Its gold fields had a worldwide reputation. The export of that precious metal had been computed, in some years, to exceed \$4,000,000. Its fisheries were almost equal to their own, and are destined to become an important item of commerce. The people of California, Mexico, and those countries on the west coast of South America would be larger consumers of that article than Spain, Italy, and the Brazils, which now afforded to the Atlantic provinces so large a market. Besides, no place on this continent was better situated for the prosecution of the whale and seal fisheries than British Columbia. This was another branch of industrial wealth that would tend toward the building up of that favoured colony as a maritime state, ultimately destined to compete for the carrying trade of the Pacific, especially between Asia and America. (Hear, hear.) It was here worthy of remark that while the prosperity of Nova Scotia depended largely on its coal and fish, that of New Brunswick chiefly upon its lumber, that of Newfoundland wholly on its fish, British Columbia combined all these elements of wealth, and many more, the possession of which had ever been a source of national prosperity. (Hear, hear.) But great as may be the resources of that colony, and desirable as would be its acquisition for the sake of those resources, it was as a Pacific

cette société étant, là comme ailleurs, de retarder le peuplement partout où s'étendait son monopole. Ces faits, ainsi que le caractère récent de son peuplement, expliquent sa faible population. Mais ses ressources importantes, et ses avantages incomparables sur le plan maritime, devraient, avant longtemps, en faire un des états les plus florissants et les plus importants du Pacifique. Les ressources sont abondantes. Il y a le bois, surtout le pin, universellement reconnu comme le meilleur du monde et dont les réserves sont aussi inépuisables que la qualité est supérieure. Les marchés pour ce bois, sur les deux rives du Pacifique, abondent et les auteurs qui s'y connaissent bien soutiennent que l'investissement de capitaux et de main-d'œuvre dans ce seul secteur de l'industrie fera rapidement de cette terre un pays riche et peuplé. L'exploitation de cette entreprise sur une grande échelle exigera sous peu l'établissement d'une grande marine marchande, car le transport du bois, marchandise de nature volumineuse, requiert un tonnage important. C'est cette seule industrie qui a placé le Nouveau-Brunswick au deuxième rang pour son tonnage, précédé seulement par la Nouvelle-Écosse (Bravo!) Il est établi que la Colombie-Britannique possède de vastes gisements de charbon et il n'est pas nécessaire d'informer la Chambre de la valeur du charbon en tant que source de richesse nationale: il a été l'un des premiers facteurs conditionnant le succès de l'industrie manufacturière et l'un des éléments essentiels de la prospérité commerciale en général. Même pour un pays qui n'aurait pas besoin du littoral du Pacifique, grâce à son seul charbon la Colombie-Britannique serait une acquisition précieuse. On dit que la demande de charbon est très forte dans le nord du Pacifique et que la mise en valeur totale de cette riche ressource ne peut être retardée beaucoup plus longtemps. Puisque le charbon est aussi un produit volumineux de nombreux navires seront nécessaires pour le transporter, ce qui favoriserait la construction navale et créerait un gros tonnage. Ses honorables amis de la Nouvelle-Écosse reconnaîtront ce que le commerce du charbon de cette province a fait pour les rendre propriétaires de plus de navires, proportionnellement à la population, que n'importe quelle autre collectivité du monde (Bravo!). De plus la colonie possède en abondance du cuivre, de l'aimant naturel, du marbre, de la pierre calcaire, du grès, etc.; ses régions aurifères ont une réputation mondiale. On a estimé à plus de 4 millions de dollars la valeur des exportations de ce métal précieux dans quelques années. Ses pêcheries sont presque égales aux nôtres et leurs produits sont destinés à devenir un article de commerce important. Les habitants de la Californie, du Mexique et des pays de la côte ouest de l'Amérique de Sud seront de plus grands consommateurs de poisson que l'Espagne, l'Italie et le

seaboard that British Columbia was invaluable to the Dominion and the Empire. What would not the United States give for its possession in order to shut out Canada and Britain from the possibility of becoming their rivals in the trade and commerce of the Pacific? A very few years ago, an able writer in the California press spoke thus of the coming struggle between these two countries for "the trade of East, and the empire of the seas":

"That England has great purposes to effect in this part of the world, is, no doubt, true; that she has grand project on foot, looking to a union of her North American colonies, and the opening of a highway from ocean to ocean, she does not seek to disguise. That these new settlements are yet to become competitors for the trade of the east, *if not for the commercial supremacy of the Pacific*, it were useless to deny. * * * But, however, we may regard the advent of England upon our shores, or whatever estimate we may set on the value of her possessions in this quarter, one thing is certain. We have now got to meet her on this side of the globe as we have met her on the other, and encountering her enterprise and capital, her practical, patient industry and persistence of purpose, dispute with her for the trade of the east and the empire of the seas."

When intelligent foreigners were so early alive to the inevitable rivalry here indicated, was it not time that they should be awake to their duty and interests? England still maintained her supremacy on the ocean, daily distancing all her rivals. But may not even they,

Brésil, qui offrent aujourd'hui un si vaste marché aux provinces de l'Atlantique. D'ailleurs, pour pratiquer la pêche à la baleine et au phoque, aucun endroit du continent n'est mieux situé que la Colombie-Britannique. C'est là un autre secteur de la richesse industrielle qui contribuera au développement en tant qu'état maritime de cette colonie privilégiée, destinée éventuellement à concourir pour le commerce du transport du Pacifique, surtout entre l'Asie et l'Amérique (Bravo!). Il convient de faire remarquer ici que tandis que la prospérité de la Nouvelle-Écosse dépend en grande partie du charbon et de la pêche, celle du Nouveau-Brunswick principalement de son bois de construction et celle de Terre-Neuve totalement de son poisson, la Colombie-Britannique combine tous ces éléments de richesse et beaucoup d'autres éléments dont la possession a été de tout temps une source de prospérité nationale. Mais, si vastes que soient les ressources de cette colonie, et si souhaitable que soit son acquisition pour obtenir ces ressources, c'est en tant que région bordant le Pacifique que la Colombie-Britannique constitue une richesse inestimable pour la Puissance et pour l'Empire. Que les États-Unis ne feraient-ils pas pour s'en emparer afin d'empêcher que le Canada et la Grande-Bretagne ne deviennent éventuellement rivaux dans le commerce du Pacifique? Il y a quelques années à peine, un journaliste compétent de la presse californienne parlait en ces termes de la lutte à venir entre ces deux pays pour «le commerce de l'Orient et l'empire des mers»:

«Que l'Angleterre veuille accomplir de grandes choses dans cette partie du monde, c'est sans aucun doute vrai; qu'elle caresse de grands projets, qu'elle songe à l'union de ses colonies nord-américaines et à l'ouverture d'une route d'une mer à l'autre, elle ne cherche pas à le cacher. Que ces nouvelles colonies deviendront des concurrents pour le commerce de l'Orient, sinon pour la suprématie commerciale du Pacifique, il est inutile de le nier. Mais, cependant, quelle que soit la façon dont nous puissions envisager la venue de l'Angleterre sur nos rives, ou quelle que soit l'évaluation que nous puissions faire de la valeur de ses possessions dans cette région, une chose est certaine, nous nous devons maintenant de lui faire face de ce côté-ci du globe comme nous l'avons fait de l'autre côté; affrontant son entreprise et son capital, son industrie pratique et patiente et la persistance de ses desseins, il nous faut lui disputer le commerce de l'Orient et l'empire des mers».

Puisque d'intelligents étrangers ont pris conscience de si bonne heure de l'inévitable rivalité susmentionnée, n'est-il pas temps de veiller à nos devoirs et à nos intérêts? L'Angleterre maintient toujours sa suprématie sur l'océan, distançant chaque jour tous ses rivaux.

one of England's dependencies, venture to dispute the empire of the seas with their ambitious neighbours? When the Dominion controls 500 miles of seacoast on the Pacific, and more than double that extent on the Atlantic, with natural resources and commercial necessities to call into existence a mercantile marine, with the greatest facilities in the world for ship building, and a policy removing all restrictions and taxation from that enterprise, who could doubt the result? He recollected reading last year in a leading commercial journal of New York an able review of this subject, in which the writer predicted, with regret, that the Dominion of Canada, already third or fourth on the list of maritime states, would in the beginning of the next century be the greatest maritime power on the globe. (Cheers.) Such being the value and advantage of the territory proposed to be annexed to this country, the question arose whether in view of the policy to which the Dominion was committed, and the absolute necessity, politically and commercially, of securing a seaboard on the Pacific, they were asked to pay too high a price for their object.

He did not think there could be much dissatisfaction with the general terms of the arrangement; the only real objection was to the great outlay in connection with the Pacific Railway. Passing over, for the present, the subject of the railway, it did not appear to him that the terms agreed on, although certainly liberal as they ought to be, contained anything unreasonable. He did not think there was anything to complain of in fixing the population at 60,000, even if it were something less. The financial arrangements had, doubtless, been settled on accurate information, and a full investigation of the wants and circumstances of the colony. If the present tariff of British Columbia was continued, the Dominion would lose nothing. But, allowing for a change to the tariff of Canada after union, which was in the option of the local Legislature and, no doubt, would be made, if the country became at all populated, they would lose nothing. The public works and services stipulated to be undertaken appeared proper and necessary. Neither did he consider that an alarm need be felt from giving to British Columbia a larger representation in the Senate and House of Commons than its present population would justify. The same compromise had been extended, although not to the same extent, to Prince Edward Island, Newfoundland and Manitoba. But the population would soon become equal to the representation, which in 1881 would be arranged on the basis of the British North America Act. There was nothing to fear from the presence, temporarily, of two or three more members in this Parliament, either from British Columbia or Manitoba than they were at present strictly entitled to. They could not unfairly influence

Mais même nous, une des dépendances de l'Angleterre, ne pouvons-nous oser disputer l'empire des mers à nos ambitieux voisins? Du moment que la Puissance du Canada contrôle 500 milles de côte sur le Pacifique, et plus du double sur l'Atlantique, avec des ressources naturelles et des besoins commerciaux exigeant la création d'une marine marchande, avec les conditions les plus favorables du monde à la construction navale et une politique qui supprime toutes les restrictions à l'entreprise et qui l'exempte d'impôts, qui peut douter des résultats? Il se rappelle avoir lu l'an dernier dans une importante revue commerciale de New York, une étude intelligente de ce sujet, dans laquelle l'auteur prédisait à regret que la Puissance du Canada, déjà au troisième ou quatrième rang des états maritimes, serait au début du siècle prochain, la plus grande puissance maritime du globe (applaudissements). Puisque tels sont la valeur et les avantages que présente la Colombie-Britannique et considérant la politique à laquelle la Puissance est tenue de se conformer ainsi que la nécessité absolue, sur les plans politique et commercial, d'acquérir le littoral de cette colonie, peut-on conclure qu'on a à payer un prix trop élevé pour en atteindre le but? Selon lui, les conditions de l'entente ne peuvent susciter de mécontentement sérieux; c'est le montant à déboursier pour la construction du chemin de fer du Pacifique qui soulève la seule vraie objection. À ses yeux, mise à part pour l'instant la question du chemin de fer, les conditions acceptées ne contiennent rien d'insensé, quoiqu'elles soient nécessairement libérales. Il ne croit pas qu'on puisse se plaindre du fait que la population ait été fixée à 60,000, même si en réalité, elle est moindre. Il est indubitable que les arrangements financiers ont été basés sur des renseignements exacts et sur un approfondissement des besoins et des conditions de cette colonie. Si le système tarifaire en vigueur en Colombie-Britannique ne change pas, la Puissance ne perdra rien, et advenant que cette province adopte le système tarifaire canadien après son union avec le pays, qui serait d'ailleurs fait au désir de la législature locale, dans ce cas, même si la population s'accroît, la Puissance ne perdra rien. D'autre part, les travaux et services publics dont on a décidé semblent appropriés aux besoins et nécessaires. Il ne croit pas non plus que la représentation de la Colombie-Britannique au Sénat et aux Communes, supérieure à celle que sa population justifierait, doive être cause d'inquiétude. Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et du Manitoba, le même accord a été conclu, quoique pour une proportion moindre. Cependant, la représentation sera bientôt proportionnelle à la population, et en 1881, elle sera établie en fonction des termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. La présence temporaire de deux ou trois représentants par-

the decision of Parliament. (Hear, hear.) It could not be denied the great stumbling block in the negotiations submitted to Parliament for approval was the gigantic undertaking to connect the Pacific with the Atlantic by railway, a work estimated to require over \$100,000,000. To look at this great project simply as a portion of the terms offered to secure the admission of British Columbia into the Union was not viewing it in a fair light. True, the undertaking was now assumed in connection with the terms agreed upon with that colony, but it was because it could not sooner be assumed—it could not be contemplated while British Columbia remained out of the Union and Canada had no seaboard on the Pacific. It was absurd, it was purely factious, to look upon this great national highway simply as a British Columbia affair; it was subject alike of Dominion and Imperial interest. It was equally absurd to say they were asked to build this railway to secure the annexation of that colony. The reverse of that proposition was nearer the truth. The railway was to be built because it had become practicable by the agreement of British Columbia to join the Union, thereby giving the Dominion control of all the country between the Atlantic and Pacific oceans required for its construction. There could be little doubt that they possessed the country that afforded the best route for an inter-oceanic railway.

(Mr. Miller here cited various authorities to show the feasibility of a railway across British territory, its advantages over every other line that could be built on the continent, its prospects of becoming the highway for traffic and travel between Europe and Asia, and also showing how this means of communication had hitherto been neglected, partly in consequence of the efforts to find a water communication between the two oceans through the North-West passage, forever abandoned for all practical purposes.)

It could not be denied, however, that the proposition to build this railway would startle the most reckless, if it meant to tax the people of this country to the extent of \$100,000,000 for such a purpose. (Hear, hear.) No public man among them would dream of anything so visionary and impossible as that of doubling the debt of the Dominion for this single undertaking within the next ten years. Canada, in agreeing to secure the construction of this railway, meant nothing of the kind. It

lementaires de plus n'est pas à craindre, que ce soit pour la Colombie-Britannique ou pour le Manitoba, car ces membres ne sauraient avoir d'influence néfaste sur les décisions du Parlement (bravo). Enfin, on ne peut nier que la pierre d'achoppement des propositions soumises au Parlement, c'est l'entreprise gigantesque que représente la construction d'un chemin de fer reliant le Pacifique à l'Atlantique, évaluée à plus de 100 millions. Considérer ce grand projet comme une simple part des propositions visant l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération, ce n'est pas le voir sous son vrai jour. Certes, si on assume maintenant la responsabilité de la construction du chemin de fer, c'est qu'un accord a été conclu avec la colonie, mais c'est aussi parce qu'on n'avait pas pu le faire plus tôt, lorsque la Colombie-Britannique ne faisait point partie de la Confédération et que son littoral n'appartenait pas au Canada. Il est insensé, voire séditieux, de croire que la construction de cette grande voie de communication nationale ne concerne que la Colombie-Britannique; ce projet est aussi d'un grand intérêt pour la Puissance et pour l'Empire. Il est tout aussi absurde de prétendre que le pays doit construire ce chemin de fer pour s'assurer l'annexion de la Colombie-Britannique. L'envers de cette affirmation est plus véridique. Si on construit le chemin de fer, c'est que la Colombie-Britannique a accepté de se joindre à la Confédération, ce qui donne maintenant au Canada le contrôle de tout le territoire entre l'Atlantique et le Pacifique qui est nécessaire à cette construction. Nul ne peut douter que la Puissance possède maintenant les terres qui offrent la meilleure voie pour la construction d'un chemin de fer interocéanique.

(M. Miller cite ici diverses autorités qui montrent la possibilité de construire un chemin de fer d'un bout à l'autre du territoire britannique, les avantages qu'il offre par rapport aux autres lignes qui pourraient être construites sur le continent, ses chances de devenir la voie de communication entre l'Europe et l'Asie pour commerce et voyages, voie négligée jusqu'à présent en partie à cause de la tentative, abandonnée pour toujours, de trouver une voie de communication navigable entre les deux océans par le passage du Nord-Ouest.)

Il est toutefois évident que la construction de ce chemin de fer ne saurait que stupéfier même le plus téméraire si elle signifiait qu'on doive imposer aux habitants de ce pays 100 millions en taxes (bravo). Aucun des hommes publics ne souhaite une chose aussi peu réaliste que de doubler, seulement pour ce projet, la dette de la Puissance d'ici les dix prochaines années. Le Canada n'avait nullement cette intention lorsqu'il accepta d'assurer la construction de ce chemin de fer. On ne peut exiger d'eux qu'ils

was not necessary and could not be expected from them; they would be required, he felt confident, to do only their fair share. A railway across the continent on British soil was as much an Imperial as a Dominion necessity. There was no doubt that England so regarded it. The leading minds of the Empire had unmistakably given their opinion on the high national character of the work. From among a host of others, he would quote Lord Bury, who had given much attention to this subject, and who, some years ago, before the construction of the American Pacific Railway, the completion of which had given double force to his language, said:

“Our trade in the Pacific Ocean, with China and with India, must ultimately be carried on through our North America possessions; at any rate, our political and commercial supremacy will have utterly departed from us if we neglect that very great and important consideration, and if we fail to carry out, to its fullest extent, the principal advantages which the country offers to us and which we have only to stretch out our hands to take advantage of.”

Perhaps there never was a time when political reasons rendered the completion of this great inter-oceanic highway so important to England. If “the signs of the times” could be relied on, at no distant day, her supremacy, if maintained at all, as he hoped it would be maintained, will be maintained after a desperate struggle. In that event, what would be the whole cost of this road to the advantages it would afford, and the treasure it would save the Empire? Can it be supposed that British statesmen are not alive to these considerations, and what has money ever been to England when her honour, her interests, or her power has been concerned? That when the time came, England would do her duty, and do it generously, in this great national enterprise they might safely believe. The importance of this railway is strongly put in an article published some time ago in the *Money Market Review*, from which he would read an extract:

“That, under these circumstances, the railway will be made, sooner or later, there can be no doubt. With interests so numerous, so vast, and with such means at command, the difficulty of constructing this Hudson’s Bay Railway ought to assume the most moderate proportions. Great Britain, Europe, Canada, British Columbia, New Zealand, Australia, the Hudson’s Bay Company, and the International Financial Society all want the Railway, and would gain by the Railway, and it would be amazing, if, with such interests and such resources, it could not be

s’endettent, ce ne sera d’ailleurs pas nécessaire; il est persuadé qu’ils n’auront que leur part à faire. La construction d’un chemin de fer à travers le continent en sol britannique est aussi nécessaire à l’Empire qu’à la Puissance. Il ne fait d’ailleurs aucun doute que l’Angleterre voit la chose du même œil: les têtes dirigeantes de l’Empire ont catégoriquement affirmé que les travaux revêtent un caractère hautement national. Choisi parmi tant d’autres, il cite Lord Bury, homme qui s’est vivement intéressé au sujet et qui a dit, il y a quelques années, avant la construction du chemin de fer américain du Pacifique, dont l’achèvement donne d’avantage de force à ses mots:

«Le commerce que nous faisons avec la Chine et l’Inde dans l’océan Pacifique doit un jour se faire par l’intermédiaire de nos possessions d’Amérique du Nord, car de toute façon, nous perdrons notre suprématie politique et commerciale si nous négligeons cet aspect important et si nous ne réussissons pas à mettre en valeur le plus possible les principaux avantages que nous offre ce pays et qui sont à la portée de la main.»

Il est possible que pour des raisons politiques, l’achèvement de cette grande voie de communication interocéanique ne fut jamais aussi important pour l’Angleterre qu’il ne l’est aujourd’hui. Si on se fie aux «signes de l’époque», d’ici peu, ce sera au coût d’une lutte acharnée que l’Angleterre maintiendra sa suprématie, si elle réussit en tout à la maintenir, tel qu’il l’espère. Qu’est alors le prix global de cette construction en comparaison des avantages qu’elle offrira, des trésors que l’Angleterre pourra garder grâce à elle? Peut-on supposer que les hommes d’État britanniques sont indifférents à tout ceci? Qu’est-ce que l’argent pour l’Angleterre lorsque son honneur, ses intérêts et son pouvoir sont en jeu? Il est donc permis de croire sans hésitation que lorsque le temps viendra, l’Angleterre fera son devoir, et généreusement, pour la réalisation de cette grande entreprise nationale. Un article paru dans le «*Money Market Review*», duquel est tiré le passage suivant, montre solidement l’importance de ce chemin de fer:

«Il est évident qu’en de telles circonstances, tôt ou tard, le chemin de fer sera construit. Les intérêts sont si nombreux, si vastes et les moyens disponibles tels que la construction de ce chemin de fer ne devrait faire face à pratiquement aucun problème. La Grande-Bretagne, l’Europe, le Canada, la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Zélande, l’Australie, la Compagnie de la Baie d’Hudson et la Société internationale de financement désirent tous que ce chemin de fer soit construit et en tireraient profit. Il serait donc surprenant, en présence de tels intérêts et de telles ressources,

made and made properly. In India, state guarantees had been given, and are promised, upon railway capital sufficient to construct this line ten times over; and it is a question whether any one Indian railway is more useful than this even, for state purposes."

The certainty of England assisting, either by guarantee or otherwise in this great work, being clear, what he asked was the true position of the people of Canada regarding it? They had lately acquired the North-West as far as the Rocky Mountains. Unless certain, and quick communication with that territory could be afforded, immigrants could not be expected to go there; the country would remain unsettled, and instead of being a source of wealth, would continue a burden on the Dominion. They could not shirk their duty with regard to that great extent of country, unless they were willing to admit that they, four millions of the descendants of the hirsute races that in modern times had led the civilization of the world, were as unequal to its government as the blighting monopoly they had superceded. (Hear, hear.) That country was comparatively valueless, unless connected with the rest of the Dominion by railway. Therefore, they would be obliged, as the Postmaster General had correctly said, to construct the greater portion of the Pacific Railway in order to open up and colonize that newly acquired territory, although British Columbia remained out of the Union. But, in this view, the work would not be looked upon as a work of Imperial interest, deserving Imperial aid. By uniting British Columbia and starting the railway as a work of national necessity, as a work of the highest Imperial concern, it would secure the countenance and assistance of the Empire. If Canada could secure a fair measure of Imperial support, the rest was certainly within her means. They had, at their disposal, limitless quantities of rich lands, the value of which would be greatly enhanced by this railway.

(Here, Mr. Miller showed the extent and value of the land at the disposal of the Government to construct the railway, the advantages of the country over the line of the American Pacific Railway, the probability that only a very small subsidy from the Government would be required, which would be rendered smaller by the probable guarantee of the Imperial Government, making the proposed liability a very different thing from what it was represented to be by the opponents of the measure).

que la construction n'ait pas lieu ou qu'on ne puisse la faire convenablement. En Inde, l'État a accordé, et il promet encore, des garanties sur le capital des chemins de fer, qui pourraient d'ailleurs permettre de construire dix fois notre ligne; on peut se demander si un chemin de fer indien quelconque est plus utile que celui que nous entendons construire, même aux fins de l'État.»

Considérant qu'il est clair que l'Angleterre prendra part à cette grande réalisation, soit en donnant des garanties, soit autrement, il veut connaître la position réelle des Canadiens sur le sujet. Récemment, ils ont acquis la région Nord-Ouest jusqu'aux Rocheuses. Si une communication rapide et certaine n'est pas assurée avec ce territoire, on ne peut s'attendre que des immigrants s'y installent; la région demeurera alors inhabitée, et au lieu d'être une source de revenus pour la Puissance elle lui sera un fardeau. Ils ne peuvent manquer à leur devoir envers cette grande étendue de terre, à moins qu'ils admettent qu'eux, quatre millions de descendants des races hirsutes qui durant les temps modernes ont mené la civilisation du monde, sont aussi peu capables de gouverner que le monopole stérilisant qu'ils ont remplacé (bravo). Le territoire acquis est relativement sans valeur et le demeurera s'il n'est pas lié au reste du pays par un chemin de fer. Pour ouvrir ce nouveau territoire à la colonisation, ils devront donc, tel que le ministre des Postes a bien su l'exprimer, construire la majeure partie du chemin de fer du Pacifique, même si la Colombie-Britannique ne fait pas encore partie de la Confédération. Cependant, dans ce cas, les travaux ne présenteront aucun intérêt pour l'Empire et ils ne pourront donc pas obtenir son aide. Par contre, si la Colombie-Britannique est annexée au reste du pays et si l'on construit un chemin de fer à titre de nécessité nationale et de travaux du plus grand intérêt pour l'Empire, le consentement et l'aide de celui-ci seront assurés, et si le Canada parvient à obtenir une aide appréciable de l'Empire, il pourra sûrement prendre le reste à sa charge. Des quantités illimitées de terres fertiles sont disponibles dont la valeur sera grandement accrue par la construction du chemin de fer.

(Ici M. Miller indique quelles sont l'étendue et la valeur des terres dont dispose le gouvernement pour construire le chemin de fer, ainsi que les avantages qu'elles présentent par rapport au territoire où fut construit le chemin de fer américain du Pacifique; il fait remarquer qu'il est possible que seulement quelques subsides du gouvernement soient nécessaires, somme qui serait amoindrie par la garantie qui sera probablement accordée par le gouvernement impérial; il démontre ainsi que les chances de réalisation de ce projet sont complètement différentes de ce qu'en disent ses opposants).

It may be said that it was unwise to bind themselves to the completion of this work within ten years. But, they say, more changes, more great results are achieved in a decade now than in a century a hundred years ago; to make the time longer would look like not being in earnest, and he trusted the Government were in earnest in this great work. It had also been said that the Maritime Provinces had no interest in the union of British Columbia and the construction of the railway. He repudiated, on behalf of the province he represented, an idea so narrow and sectional. (Hear, hear.) Whatever benefited any portion of this Dominion, benefited every portion of it. (Cheers.) The people of Nova Scotia were as much interested in the perfection of your canal system as the people of Ontario. They should not be told that, because no portion of this road was required to be built in Nova Scotia, they had no interest in it. As the wharf of this Dominion, Nova Scotia had an interest in everything that tended to develop the great territory of British America behind it. Nova Scotia was as much interested as Vancouver Island in the completion of the inter-oceanic railway, and would benefit as much from it. (Hear, hear.) Halifax might, after this road was built, look forward to becoming the great Atlantic depot of the trade of the East—a trade that had enriched, in ancient and modern time, every country that had possessed it. The author of an able work on this subject spoke of this trade and its advantages to those that had ever secured it in this way:

“Control of trade with the east has been coveted as a prime source of wealth by western nations from the remotest antiquity. Mercantile communities, engaged from age to age in carrying eastern freight, have invariably prospered from the undertaking, and the grandest cities of ancient and modern times have owed much of their splendor to the fact of this rich traffic passing through them. The Tyrians, Greeks, Romans, Saracens, Venetians, Portuguese, Dutch, and English afford monumental proof of these statements.”

He trusted that, before many years, the Dominion of Canada would furnish another monumental proof of the statement of that writer. He believed, with the completion of railway communication between the Atlantic and Pacific, Nova Scotia would occupy one of the proudest and most prosperous positions in North America, and that the realization of this scheme presented to that province a future that the imagination could not exaggerate. If

Il est peut-être vrai qu'il n'est pas sage de fixer le délai d'achèvement du chemin de fer à dix ans. Mais, on prévoit que plus de changements seront accomplis, plus de résultats fantastiques surviendront d'ici dix ans, qu'on aurait pu prévoir il y a cent ans pour le siècle à venir. Retarder l'échéance, serait démontrer qu'on ne prend pas la chose au sérieux, et il espère que le gouvernement envisage cette grande entreprise sérieusement. Par ailleurs, on a dit que l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada et que la construction du chemin de fer ne présente aucun intérêt pour la Nouvelle-Écosse. Au nom de la province qu'il représente, il répudie une idée aussi étroite (bravo). Tout ce qui est profitable à une partie de ce pays, l'est pour toutes ses parties (applaudissements). Les habitants de la Nouvelle-Écosse accordent autant d'importance au perfectionnement de la canalisation que l'Ontario. Il ne faut pas croire que parce qu'aucune portion de cette route ne sera construite en Nouvelle-Écosse, cette province n'a par conséquent aucun intérêt dans l'affaire. En tant que port du Canada, la Nouvelle-Écosse s'intéresse à tout ce qui est susceptible de mettre en valeur le territoire d'Amérique du Nord britannique qui s'étend derrière elle. Elle s'intéresse autant que l'île Vancouver à l'achèvement du chemin de fer interocéanique et en bénéficiera autant (bravo). Halifax pourrait d'ailleurs, après la construction, songer à devenir le grand entrepôt atlantique du commerce de l'Orient—un commerce qui a enrichi, dans les temps anciens et modernes, tous les pays qui y participèrent. L'auteur d'un ouvrage bien fait à ce sujet parle de ce commerce et des avantages qu'il présente pour ceux qui l'ont assuré de cette façon:

«Depuis l'antiquité la plus reculée, les nations occidentales ont convoité le monopole du commerce avec l'Orient comme source première de richesses. D'âge en âge, le transport des marchandises de l'Est a invariablement été une entreprise profitable pour les communautés commerçantes, et les plus magnifiques villes des temps anciens et modernes ont dû beaucoup de leur splendeur à ce commerce lucratif. Les Tyriens, les Grecs, les Romains, les Sarrasins, les Vénitiens, les Portugais, les Hollandais et les Anglais offrent autant de preuves monumentales de ces affirmations.»

Il ose croire qu'avant longtemps, la Puissance du Canada fournira une autre preuve monumentale de la déclaration de cet auteur. Il croit qu'avec l'achèvement d'une voie de communication ferrée entre l'Atlantique et le Pacifique, la Nouvelle-Écosse occupera un rang des plus fiers et des plus prospères dans l'Amérique du Nord, et que la réalisation de ce projet offre à cette province un avenir que l'imagination ne saurait exagérer. Si la Nouvelle-Écosse

Nova Scotia were disposed to be selfish and sectional—if its people were unfit to take a broad national view of a great subject affecting the whole country—he would still, on the most selfish and sectional considerations, as a representative of that province, advocate the construction of this railway. If they could secure for this line the trade of the East, if Halifax, with its harbour capable of accommodating the shipping of all the world, were to become the Atlantic depot of that trade, what dream could exaggerate the future wealth and greatness that were in store for it? (Cheers.) In concluding his observations, he could not help remarking on a coincidence in his own connection with the great question of Confederation, which the House would pardon him for referring to. On this day five years, he had, by his action and his utterances in the Legislature of his native province, marked an epoch in its history, well in the recollection of many who listened to him. (Hear, hear.) On this very day five years ago, he had, in the Assembly of Nova Scotia, when making an important motion regarding Confederation, said that “a union of the Maritime Provinces with Canada and the great country beyond would give them a territory extending from the Atlantic to the Pacific, with all the diversified resources necessary to the most unlimited material progress”. He little imagined on that day that, exactly five years afterwards, he would be called upon in the Parliament of this Dominion to raise his humble voice, and give his humble vote in favour of the great project he then desired to see accomplished. Through good report and through evil report, through obloquy and misrepresentation, the loss of friends and the sacrifice of popularity and personal advantages, he had never doubted the wisdom of the course he had, on that day, adopted, or regretted it. In their political horizon, he saw no sign to warrant despondency or regret, but in the present position and prospects of this country, he saw much room for hope, much reason for gratitude, and much cause for honest pride. (Hear, hear.) The friends of union had nothing to regret or to be ashamed of, and he trusted the day was not far distant when, by the admission of Newfoundland and Prince Edward Island, the people of the Dominion would be called upon to celebrate the completion of the noble edifice of British North American Union. (Prolonged cheers.)

Hon. Mr. Sanborn—One cannot fail to admire the enthusiasm which has characterized the speech of the honourable member who had just sat down. When I recall his remarks, I cannot help thinking of an observation once made by the late Lord Elgin, that a Yankee would not be content with the

voulait être égoïste et régionaliste—si sa population était incapable d'envisager d'un point de vue national un grand sujet concernant le pays tout entier—il préconiserait quand même, pour les motifs les plus égoïstes et les plus régionalistes en tant que représentant de cette province, la construction de ce chemin de fer. Si on peut assurer pour cette ligne le commerce avec l'Est, et si Halifax, avec son port capable de recevoir les navires du monde entier, devient le dépôt atlantique de ce commerce, quel sera le rêve capable d'exagérer les richesses et la grandeur que l'avenir lui réserve? (applaudissement) Il dit en terminant qu'il ne peut s'abstenir de faire une remarque sur une coïncidence relative à son propre rôle dans la grande question de la Confédération; la Chambre veut bien lui pardonner d'en faire mention. Il y a aujourd'hui cinq ans, il a, par ses gestes et ses propos dans l'assemblée législative de sa province natale, fait époque dans l'histoire de cette province et ceci reste bien dans la mémoire de bon nombre de ceux qui l'écoutent en ce moment (bravo!). Il y a de cela cinq ans jour pour jour, dans l'assemblée de la Nouvelle-Écosse, en présentant une motion concernant la Confédération, il a dit que «l'union des provinces Maritimes avec le Canada et le grand pays au delà nous donnerait un territoire qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, avec toutes les ressources variées nécessaires à un progrès matériel illimité.» Il n'imaginait guère ce jour-là que, cinq ans plus tard exactement, il serait appelé dans le Parlement de cette Puissance à lever son humble voix et à donner son humble vote en faveur du grand projet dont il souhaitait alors la réalisation. Par tous les dires, en passant par l'attaque malveillante et le faux rapport, la perte d'amis et le sacrifice de popularité et d'avantages personnels, il n'a jamais douté de la sagesse de la ligne de conduite qu'il a adoptée ce jour-là, ni ne l'a regrettée. Sur l'horizon politique, il ne voit aucun signe pour justifier le découragement ni le regret; au contraire, dans la position actuelle et les perspectives d'avenir de ce pays, il voit amplement lieu d'espérer, de bonnes raisons d'être reconnaissant, et des motifs de fierté honnête (bravo!). Les partisans de l'union n'ont rien à regretter, ni de quoi avoir honte, et il croit que ce ne sera pas long avant que, par l'admission de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, les habitants du Canada soient appelés à fêter l'achèvement du noble édifice de l'Union de l'Amérique du Nord britannique (applaudissements prolongés).

L'honorable M. Sanborn: On ne peut pas admirer l'enthousiasme qui a caractérisé le discours de l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège. Quand je pense à ses propos, je ne peux m'empêcher de penser à une remarque faite par feu lord Elgin qu'un Américain ne se contenterait pas d'Éden: il voudrait

Garden of Eden but would go westward. I think if the honourable member lives to see his aspirations realized, and this inter-oceanic railway extended to the Pacific, he will feel, as Alexander of old, when he wept because there were no more worlds for him to conquer; for he will have come to the waters of the Pacific and there is no more land westward of him to annex. The subject now before us presents itself in three aspects: first, the propriety of the union of British Columbia; secondly, the mode of union; and thirdly, the financial arrangement by which that union is to be obtained. I will address myself first to the second proposition, because it is the one most easy to dispose of. I am now referring to the constitutional aspect of the question as it presents itself to my mind. When the Bill with respect to Manitoba was before us last year, I doubted the constitutionality of our proceedings at the time. It seems to me that the Government have been all the time taking an erroneous course. They failed to ask for an address in the case of Rupert's Land, whereas now they adopt that mode. But I see a difficulty connected with this question. There is a stipulation in the British North America Act which does not enable us to proceed simply by address for the purpose of admitting British Columbia into the Union. The 146th clause is as follows: "It should be lawful for the Queen, by and with the advice of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, on addresses from the Houses of the Parliament of Canada, and from the Houses of the respective legislatures of the colonies or provinces of Newfoundland, Prince Edward Island and British Columbia, to admit those colonies or provinces, or any of them, into the Union; and on address from the Houses of the Parliament of Canada to admit Rupert's Land and the North-West Territory, or either of them into the Union, on such terms and conditions in each case as are in the addresses expressed, and as the Queen thinks fit to approve, subject to the provisions of this Act; and the provisions of any Order in Council, in that behalf, shall have effect as if they had been enacted by the Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland". Now, to my mind, we will only be able to admit British Columbia on the terms of the Imperial Act. Then, I find, in the next clause, the following with respect to the appointment of Senators: "In case of the admission of Newfoundland and Prince Edward Island, or either of them, each shall be entitled to a representation in the Senate of Canada of four members and (notwithstanding anything in this Act) in case of the admission of Newfoundland, their normal number of Senators shall be seventy-six and their maximum number shall be eighty-two, etc.". I find no provision whatever in the Act for the appointment of Senators from British

aller plus à l'ouest. Je crois que s'il est donné à l'honorable sénateur de vivre assez longtemps pour voir la réalisation de ses aspirations et le prolongement jusqu'au Pacifique de ce chemin de fer interocéanique, il sera comme l'Alexandre d'autrefois qui pleurerait puisqu'il ne lui restait plus de mondes à conquérir, car il sera venu aux rivages du Pacifique et il ne lui restera à l'ouest plus de terres à annexer. Le sujet qui nous occupe en ce moment se présente sous trois aspects: premièrement, l'opportunité de l'union avec la Colombie-Britannique; deuxièmement, le mode d'union; et troisièmement, l'arrangement financier par lequel l'union sera effectuée. Je m'adresse en premier lieu à la deuxième proposition, en raison de la facilité avec laquelle cette question peut être tranchée. Je m'en rapporte maintenant à l'aspect constitutionnel tel qu'il se présente à mon esprit. L'année dernière, lorsque nous étions saisis du bill concernant le Manitoba, j'ai mis en doute à ce moment-là la constitutionnalité de nos démarches. Il me semble que le Gouvernement prend un parti erroné depuis le début. Il n'a pas demandé une adresse dans le cas de la Terre de Rupert, tandis que maintenant il en demande une. Mais j'entrevois une difficulté par rapport à cette question. Il y a, dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, une stipulation qui ne nous permet pas d'admettre la Colombie-Britannique dans l'union par une simple adresse. L'article 146 se lit comme suit: «Il sera loisible à la Reine, de l'avis du très honorable Conseil Privé de sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du Parlement du Canada, et des chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Île du Prince-Édouard et de la Colombie-Britannique, d'admettre ces colonies ou provinces, ou l'une quelconque d'entre elles dans l'Union, et, sur la présentation d'adresses de la part des chambres du Parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'Union, aux termes et conditions, en chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la Reine jugera convenable d'approuver, conformément aux présentes. Les dispositions de tous arrêtés en conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été édictées par le Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.» Or, à mon sens, il ne nous sera possible d'admettre la Colombie-Britannique qu'aux termes du décret impérial. Ensuite, dans l'article suivant, concernant la nomination des sénateurs, je vois: «Dans le cas de l'admission de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, ou de l'une ou l'autre de celles-ci, chacune aura droit d'être représentée par quatre membres au Sénat du Canada; et (nonobstant toute disposition du présent acte) en cas d'admission de Terre-Neuve, le nombre normal des sénateurs sera de

Columbia, and when this address is carried before the Queen in Council, it will be impossible to name the Senators without an Imperial Statute. Here, the maximum number of Senators is fixed at eighty-two after the admission of Prince Edward Island and Newfoundland, and there is no mention whatever of any power given to appoint Senators for British Columbia. In the next place, with respect to the representation, referring to the sections of the British North America Act, we find a certain number provided for a certain population—a certain number for Ontario, Quebec, Nova Scotia and New Brunswick, according to population. This representation is to be increased on certain conditions. A certain proportional rate in Quebec is to fix the rate in the other provinces. Under the present arrangements, six representatives are given to British Columbia in the House of Commons. This is in direct contravention of the Constitution and destroys the equilibrium which was established in the Act. I now come to consider the propriety of the admission of British Columbia. I have not had the good fortune—if it is a good fortune—to have been among those who were instrumental in assisting in the infancy of Confederation. However, if all the brilliant prospects depicted by the honourable member are to be realized—if we are to become that great nation of which we are told—then I rejoice that we are getting along so well, though I have not had the honour of participating in the inauguration of the scheme, and I shall rejoice to be so agreeably disappointed. After this Confederation became an accomplished fact, I declared that I was prepared to accept it and do all in my power to strengthen it. I still entertain these sentiments, and desire to express them unreservedly. I am prepared to admit that we looked forward to the admission of British Columbia as a part of the Confederation scheme, and perhaps communication with the Pacific by means of an inter-oceanic railway. But, whilst I make this statement in good faith and wish most earnestly to see this country built up and strengthened, I am not prepared to wander blindly into schemes which, in my judgment, we are not capable of carrying out. British Columbia was expected to come into Confederation, but it must be remembered that, in accomplishing this union, there were other objects—objects of a more material interest—kept in view and intended to be first carried out within the range of our ability. For instance, the completion of our canal system and the improvement of communication between the existing provinces, the development of our trade and commerce, the settlement of the waste lands of the country which we now possess. Now the main question

soixante-seize et son maximum de quatre-vingt-deux, etc.» Je ne trouve dans l'Acte aucune disposition régissant la nomination des sénateurs de la Colombie-Britannique; alors, lorsque cette adresse sera portée devant la Reine en conseil, il lui sera impossible de nommer les sénateurs sans un acte impérial. Ici le nombre maximal de sénateurs, après l'admission de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve, est fixé à 82, et on n'y parle d'aucun pouvoir de nommer des sénateurs de la Colombie-Britannique. Ensuite, quant à la représentation, nous rapportant aux sections de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, nous trouvons un certain nombre de sénateurs prévu pour une certaine population—un certain nombre pour l'Ontario, pour le Québec, pour la Nouvelle-Écosse et pour le Nouveau-Brunswick, selon leur population. Cette représentation peut être augmentée à certaines conditions. Un taux proportionnel au Québec déterminera le taux d'augmentation dans les autres provinces. Selon les dispositions actuelles, la Colombie-Britannique a droit à six députés à la Chambre des communes. Ceci est en contravention directe à la constitution et détruit l'équilibre établi dans l'Acte. Je veux examiner maintenant l'opportunité de l'admission de la Colombie-Britannique. Je n'ai pas eu le bonheur—si bonheur il est—d'avoir été parmi ceux qui ont joué un rôle important dans la naissance de la Confédération. Cependant, si tout le brillant avenir représenté par l'honorable sénateur est réalisé—si nous allions devenir cette grande nation qu'on nous dépeint—alors je me réjouis que tout va si bien pour nous, bien que je n'aie pas eu l'honneur de participer à l'inauguration du projet: je me réjouirai de trouver la situation meilleure que je ne m'y attendais. Après que cette Confédération fut devenue un fait accompli, j'ai déclaré que j'étais prêt à l'accepter et à faire tout en mon pouvoir pour la renforcer. Je suis encore animé de ces sentiments, et je tiens à les exprimer sans restriction. Je suis tout disposé à admettre que nous envisagions avec plaisir la perspective de l'admission de la Colombie-Britannique comme élément du projet de Confédération, et peut-être aussi celle d'une voie de communication avec le Pacifique au moyen d'un chemin de fer interocéanique. Mais, bien que je dise cela en toute bonne foi, et que je souhaite très sincèrement le développement et le renforcement de ce pays, je ne suis nullement prêt à m'égarer aveuglément dans des projets que, à mon avis, nous ne sommes pas capables de mener à bonne fin. L'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération était prévue, mais il faut se rappeler que l'accomplissement de cette union visait d'autres objectifs, des objectifs d'ordre plutôt matériel, qui devaient être atteints en premier lieu dans la mesure de nos moyens: par exemple, l'achèvement de notre système de canaux et l'améliora-

on this case is a question of policy. Before proceeding to this, I would remark that there is something very significant in our political state. The honourable gentleman who has just sat down declared that it was for the interest of the British Empire that this railway should be built—that we should accomplish this work and develop our resources in order to consolidate British power on this continent. But do we find a single dollar, assistance in any shape whatever contributed or promised by the Empire? No, we do not even find that anything has been asked. In the case of the Intercolonial Railway, we had the guarantee of the British Government. Now we are asked to extend that road across the continent to the shores of the Pacific, and in that way hold up British power in America. Was that the object which brought these provinces together? If that were the case, then we have a right to expect assistance from the British Government in accomplishing this great work. But what do we really see going on? We are told that we shall have the protection of Great Britain in case of difficulty, and yet the troops are removed, and we have evidences before us to which we cannot be blind, that we are left in this Confederation entirely to ourselves. Though still a colony, we are extending our territory westward to the Pacific and undertaking all the responsibilities of these great enterprises. Children as we are, we assume the obligations of an independent nationality, without the security and countenance we should have from the parent state. It is not for me to complain of this, but I point out the facts for your careful consideration. Colonies, it should be remembered, are but *attachés* to the empire, under the aegis of the State from which they derive their existence. Can we reconcile the fact of undertaking such national responsibilities, with our existing political conditions? It is not of the nature of colonies to be aggressive. It never has been so. This is the attribute of the nation; this I make no complaint of, but I note the fact, and as we say in law, may act of it. The policy of Confederation, now being carried out as indicated by Imperial proceedings and our colonial movements, is that we are to become an independent nation. The speech of the Hon. Postmaster General was certainly as argumentative and masterly an exposition of the policy of the Government as could be expected from one of its members. It has been truly said by that honourable gentleman that no one has opposed the admission of British Columbia into the Union. All of us seem to come to one point, and that is, as to the propriety of the Union. I believe it is a necessity, if we are to become a nationality, that we should hold out the hand of friendship to the other provinces. But because I feel this,

tion des communications entre les provinces existantes, le développement de notre commerce, et le peuplement des terres incultes du territoire que nous possédons actuellement. Or, la question la plus importante ici est une question de principe. Mais avant de passer à cela, je voudrais faire remarquer qu'il y a quelque chose de très significatif dans notre état politique. L'honorable collègue qui vient de reprendre son siège a déclaré que la construction de ce chemin de fer était dans l'intérêt de l'Empire britannique, et que nous devrions mener à bonne fin ce travail et développer nos ressources afin de consolider le pouvoir britannique sur ce continent. Mais, est-ce que l'Empire a contribué ou même promis un seul dollar, de l'aide sous quelque forme que ce soit? Non; rien de tel n'a même été demandé! Dans le cas du chemin de fer Intercolonial, nous avions au moins la garantie du gouvernement britannique. Maintenant on nous demande de prolonger ce chemin de fer à travers le continent jusqu'à la côte du Pacifique, et de cette manière soutenir le pouvoir britannique en Amérique. Était-ce là l'objectif qui a réuni ces provinces? Si tel est le cas, nous avons alors droit de nous attendre à recevoir l'aide du gouvernement britannique pour l'accomplissement de cette grande tâche. Mais qu'est-ce qui arrive? On nous dit que nous aurons la protection de la Grande-Bretagne en cas de difficulté, mais on enlève les troupes, et il y a des signes évidents, auxquels nous ne pouvons pas fermer les yeux, que nous sommes livrés entièrement à nous-mêmes dans cette Confédération. Bien que nous soyons encore une colonie, nous reculons les frontières de notre territoire à l'ouest jusqu'au Pacifique et, assumant toutes les responsabilités de ces grandes entreprises, tout enfants que nous sommes, nous prenons à notre compte les obligations d'une nationalité indépendante, sans, toutefois, bénéficier de la sécurité et de l'appui que nous devrions recevoir de la mère-patrie. Ce n'est pas à moi de m'en plaindre, mais je veux attirer votre attention sur ces faits. Il faut se rappeler que les colonies ne sont que des attaches à l'Empire, sous l'égide de l'État dont elles tirent leur existence. Peut-on concilier le fait d'entreprendre de telles responsabilités nationales, avec une situation politique comme la nôtre? Ce n'est pas dans les habitudes des colonies d'être agressives, et il n'en a jamais été ainsi: l'agressivité, c'est le propre de la nation; je ne me plains pas de ce fait, mais j'en prends acte et, comme on dit en droit, j'y donnerai peut-être suite. Les démarches impériales, ainsi que nos propres actions, semblent indiquer que cette Confédération a pour but de faire de nous une nation indépendante. Le discours de l'honorable ministre des Postes a certainement constitué un exposé aussi raisonné et aussi magistral de la politique du Gouvernement qu'on pouvait attendre de la part d'un de ses membres. Cet

it does not follow that I am to accept the Union on any terms. Here we are, giving British Columbia a representation outside of the principle applied to the other sections of the Dominion. The advocates of this union tell us that there are some 10,000 or 12,000 Whites and 50,000 Indians in the country; but reading Dr. Ruttray's work, the Indian population in 1867 is put down at 15,000—a considerable difference between the two estimates. In presenting this matter before us in the light of a treaty, the Government are placing us in a very unfortunate position. A country like this, enjoying responsible Government and representative institutions for many years—with a superior system of colleges and schools, with a territory and resources in a high condition of development—is placed in the situation of a minor province in this question. It was due to us as the larger, older, and more experienced country that we should have had the matter first submitted to us. British Columbia has no responsible Government—there is a Legislative Council, only a portion of which is elective. The Government is virtually a one man power—virtually a despotism. However, that Government arranges the terms of union with the Dominion of Canada, and then the whole scheme is brought before us, and we are told that it is a treaty which we cannot alter or amend. Such a course is humiliating to the Dominion of Canada. But the people of British America do not appear to consider it as a treaty, so far as they are concerned, for certain persons have sent in a requisition, according to the return before us, for some alterations in the terms. Under these circumstances, no person can believe that we should not alter or modify these terms, and present them in that form which we think is most just and reasonable. The government have taken a very large and unnecessary responsibility upon themselves, and have endeavoured to tie the hands of both branches of Parliament so that they cannot deal, as they should, with these terms. The honourable gentleman who has just taken his seat has said that the only stumbling block in his way was the inter-oceanic railway, and I cannot, for the life of me, see that he succeeded in removing it, and I must still believe that it remains in the same place. He told us, in most glowing terms, what would be the consequences of building the railway, that we would find gold, coal, and other minerals; but he did not tell us how we are to get the hard cash to build the railway. Now the Northern Pacific Railway may be considered, in many respects, analogous to this railway. Now I have before me the report of the Chief Engineer, in 1867, and he estimates the cost of the road from Duluth to Seattle, the Pacific terminus, 1775 miles at \$140,377,500 in greenbacks. At that time, there would be

honorable sénateur a dit très justement que personne ne s'est opposé à l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union. Il semble que nous soyons tous d'accord sur un point c'est-à-dire, sur l'opportunité de l'Union. Si nous voulons devenir une nationalité, il faut, à mon avis, que nous tendions la main de l'amitié aux autres provinces. Mais cela ne veut pas dire que je suis prêt à accepter l'union à n'importe quelles conditions. Nous voilà qui donnons à la Colombie-Britannique une représentation qui n'est pas conforme aux principes que nous avons appliqués aux autres parties de la Puissance. Les partisans de cette union nous disent qu'il y a dans le territoire quelque dix ou douze mille Blancs et cinquante mille Indiens; mais l'œuvre du docteur Ruttray signale une population indienne en 1867 de quinze mille, ce qui fait une différence considérable entre les deux estimations. En nous présentant ce projet sous l'apparence d'un traité, le gouvernement nous met dans une position très défavorable. Un pays comme le nôtre, qui jouit depuis des années d'un gouvernement responsable et d'institutions représentatives—avec un système supérieur d'écoles et de collèges—avec un territoire et des ressources qui ont atteint un haut niveau de développement—un tel pays est placé dans la condition d'une province mineure dans cette affaire. On nous devait, en tant que pays plus grand, plus vieux et plus expérimenté, de nous soumettre le projet en première instance. La Colombie-Britannique n'a pas de gouvernement responsable—elle n'a qu'un Conseil législatif dont une partie seulement est élective. Le gouvernement est dans les mains d'un seul homme—c'est, pour ainsi dire, du despotisme. Mais c'est ce gouvernement qui décide des conditions de l'union avec le Canada, et ensuite le projet tout entier est porté devant nous, et on nous dit que c'est un traité auquel nous ne pouvons apporter ni changements, ni amendements. Un tel état de chose est humiliant pour la Puissance du Canada. Mais la population de l'Amérique britannique, quant à elle, ne semble pas le considérer comme un traité, car, selon le dossier déposé devant nous, certaines personnes ont demandé quelques modifications aux conditions. Dans ces circonstances, personne ne peut prétendre que nous ne devrions pas changer ou modifier ces conditions pour pouvoir les présenter sous la forme qui nous paraît la plus juste et la plus raisonnable. C'est sans raison que le Gouvernement a pris à son compte une très grande responsabilité et a tenté d'enlever aux deux Chambres du Parlement toute liberté d'action, de façon à ce qu'elles n'aient plus voix au chapitre. L'honorable collègue qui vient de reprendre son siège a dit que la seule pierre d'achoppement qui reste dans son chemin est le chemin de fer interocéanique, et je ne peux absolument pas voir qu'il ait réussi à l'écartier; elle doit, à mon avis, demeurer au même

\$100,000,000 at least. In his next report, made in 1870, the Engineer says: "In my report of 1867, to which I have referred, was made, an estimate of cost given for the entire road, based upon a general knowledge of the country derived from the representations of those who had passed over it. There was, at that time, no data for an estimate of cost of any portion of it from actual survey. Since then, the report of General Spalding's surveys, hereto appended, had been received, with a view to an estimate of cost having been made. His estimate for this portion, 232 miles, is about \$15,000 per mile, more than the estimate for the same distance in my published report. If the difference between the actual and the estimated cost is as great relatively on the remaining portion of the road, the whole cost of the road will be reduced to \$125,000,000, and I think will not much exceed that amount if built with care and judgment, and with means adequate to its construction in the most economical manner". That is about two-thirds of the length of our road. Adding one-third, then, for our road, and taking ten per cent premium in gold in 1869, we have the cost just \$150,000,000 according to the report of the Engineer of the Northern Pacific.

Now with respect to our ability to accomplish the work: this Northern Pacific was incorporated in 1864, and after having been for two years in the market, we find the following statement made by the shareholders:

"The corporation organized under their charter in the summer of 1864, and being deeply impressed with the importance of the enterprise, immediately inaugurated measures to provide funds for the construction of their road. But notwithstanding the many favourable provisions in their charter, including a liberal land grant, it was found impracticable after the most diligent and persevering efforts to induce capitalists to embark in the enterprise."

The result was that the company did not get parties to invest in the work—they found that the land grants were not sufficient. With respect to the terms now proposed, we find the Government promise to commence the work within two and complete it by ten years. The Government admit that they have made a mistake—that is perfectly clear. On no point, in my opinion, was the Postmaster General led into such deep water as on this. In the other House, we find the leader of the Government coming forward and proposing a resolution as to the mode in which the road is to be built. Now, if the terms of the original resolutions are perfectly clear, why try and explain them afterwards? The difficulty is that the resolution in question does not affect our

endroit. Il nous a décrit en termes des plus chaleureux les conséquences de la construction du chemin de fer—nous trouverions, semble-t-il, de l'or, de la houille et d'autres minéraux; mais il ne nous a pas dit comment nous allions trouver les deniers comptants pour payer la construction du chemin de fer. Or, à bien des égards, on peut considérer le chemin de fer Northern Pacific comme analogue à notre chemin de fer. Or, j'ai sous les yeux le rapport de 1867 de l'ingénieur en chef; il évalue le coût du chemin allant de Duluth à Seattle, terminus Pacifique, soit 1775 milles, à \$140,377,500 en dollars américains, soit au moins \$100,000,000 d'alors. Dans son rapport suivant, fait en 1870, l'ingénieur dit: «Dans mon rapport de 1867, dont j'ai parlé, il fut donné un devis des coûts du chemin entier, établi sur une connaissance générale du territoire dérivée des renseignements de personnes qui l'avaient traversé. A ce moment-là il n'existait pas de données exactes permettant de rédiger, même pour une partie du chemin, un devis des coûts qui soit fondé d'après un véritable levé du terrain. Depuis lors, le rapport des levés ci-joint, fait par le général Spalding, a été reçu, et un devis des coûts y a été fait. Son estimation pour cette section de 232 milles est d'environ \$15,000 par mille, ce qui est plus élevé que l'estimation, pour la même distance, publiée dans mon rapport. Si la différence entre le coût réel et le coût estimatif est aussi grande proportionnellement sur le reste du chemin, le coût total du chemin sera réduit à \$125,000,000, et je crois qu'il ne dépassera cette somme que de peu, si on construit le chemin avec soin et discernement, en utilisant des moyens de construction rationnels.» Cela représente environ deux tiers de la longueur de notre chemin; si nous ajoutons donc un tiers pour notre chemin, ainsi qu'un agio sur l'or de dix pour cent en 1869, nous avons alors un coût de seulement \$150,000,000 selon le rapport de l'ingénieur de Northern Pacific.

Passons maintenant à notre capacité d'accomplir les travaux: la Northern Pacific a été créée en 1864, et après deux années d'existence, voilà ce qu'en disent ses actionnaires:

«La société obtint sa charte en 1864. Fortement impressionnée par l'importance de l'entreprise, elle prit immédiatement les mesures nécessaires pour recueillir des fonds pour la construction de son chemin. Mais malgré les nombreuses clauses favorables de sa charte, y compris une généreuse concession de terre, on découvrit, après les efforts les plus appliqués et les plus soutenus, qu'il était impossible d'amener les capitalistes à prendre part à cette entreprise.»

Il résulta que la société ne put amener aucun groupe à investir—tous trouvaient que la concession de terre n'était pas suffisante. Quant

obligation. The Government, of their own volition, pledge us to construct a railway within a certain term of years. Governor Musgrave lets us into the secret of the opinion he and others in British Columbia entertain with respect to the arrangement. He says frankly that they asked really more than they had a right to expect. As my honourable friend from St. John (Mr. Hazen) said the other day, I cannot see how they had "the cheek" to make such a demand upon us. However, we voluntarily pledge ourselves, through the Government, to build the railway. We do not say that we will try to get somebody to build it, but we pledge ourselves to construct it—we contract a solemn obligation. My honourable friend, the Postmaster General, surely cannot believe that we are not bound literally to this pledge. If he does, then he must consider us—I do not like to use the word—certainly wanting in common sense. If the Postmaster General gives a promissory note to any one, and it is negotiated and falls into the hands of a third party, when it falls due, he says, I did not promise to pay it absolutely in three months. But the law does not give any such interpretation as that to contracts. If the Government does not keep faith in matters of treaty, its name and honour must suffer in the estimation of the world. I do not believe that they will add to the reputation of this country by imitating a system which must, of necessity, stamp us with Punic perfidy, from the very fact that we cannot fulfil our obligation. The Postmaster General has referred to the progress, the wealth and the great development of the resources of this country; but I have made a simple comparison between the debt of the United States and our own. The debt of the United States was, on the first of November, 1870, \$2,346,931,652, or \$60.50 per head. The revenue last year was \$393,000,000. The surplus was \$162,000,000. Now the debt of Canada is \$80,000,000, and if we add \$150,000,000 to the amount, we have a debt of \$230,000,000, equal to \$2,300,000,000 for the United States, which has only just emerged from a long and most expensive war. In old times—some twenty years ago—we were accustomed to be horrified at the expenditure of a few millions, whereas now we are prepared, at once, to contract obligations to the extent of hundreds of millions. If the Postmaster General was unfortunate in any part of his argument, it was when he came to refer to the history of railway enterprises in this country. He says that they have redounded to the benefit of Canada. I am quite prepared to admit that. I have great confidence in railways—they are eminently civilizers. We have not, however, expended \$100,000,000 on the construction of these works. Capital came in largely from abroad, and those who invested it have never received one dollar for the investment. When the Grand Trunk

aux conditions proposées actuellement, on voit que le gouvernement promet d'entreprendre la construction d'ici deux ans et de la terminer d'ici dix ans. Il admet avoir commis une erreur—cela est parfaitement clair. Jamais, à mon avis, le ministre des Postes ne fut mis dans une aussi mauvaise posture. Dans l'autre Chambre, voilà que le Premier ministre présente une proposition concernant la façon dont sera construit le chemin de fer. Enfin, si les conditions des propositions originales sont parfaitement claires, pourquoi donc tenter de les expliquer par la suite? Le problème, c'est que la proposition en question ne change pas notre obligation. Le gouvernement, de son propre gré, nous lie par un engagement à construire un chemin de fer dans un certain délai. Le gouverneur Musgrave nous laisse connaître son opinion et celle de plusieurs personnes de la Colombie-Britannique concernant cet accord. Il avoue franchement que le gouvernement a vraiment demandé plus qu'il est en droit d'attendre. Tel que le disait mon honorable ami de Saint-Jean (M. Hazen) l'autre jour, je ne peux voir comment ils ont eu l'audace de nous faire une telle demande. Cependant, volontairement, nous nous engageons par le gouvernement à construire le chemin de fer. Nous ne disons pas que nous tenterons de trouver quelqu'un pour le construire, mais nous nous engageons nous-mêmes à le construire—nous contractons une obligation sérieuse. Mon honorable collègue, le ministre des Postes, ne peut sûrement pas nier que nous sommes liés littéralement à cet engagement. S'il le fait, il doit par conséquent croire aussi—je n'aime pas employer ces mots—que nous manquons certainement de bons sens. Si le ministre des Postes donne un billet à ordre à quelqu'un, s'il est négocié et tombe dans les mains d'un tiers, lorsque le délai expire, le ministre peut dire qu'il n'a pas promis de le payer absolument en trois mois. Cependant, la loi ne permet jamais une telle interprétation des contrats. Si le gouvernement ne tient pas ses engagements contractuels, son nom et son honneur baisseront dans l'estime du monde. Je ne crois pas que la réputation de ce pays y gagnerait si on suivait l'exemple d'un système qui, nécessairement, fera que nous serons accusés de perfidie, du fait même que nous n'aurons pas rempli nos obligations. Le ministre des Postes a parlé de l'augmentation des richesses, et de la grande mise en valeur des ressources de ce pays; mais j'ai fait une simple comparaison entre la dette des États-Unis et la nôtre. Au premier novembre 1870, celle des États-Unis était de \$2,346,931,652, soit \$60.50 par tête. Le revenu de l'an dernier se chiffre à 393 millions, et le surplus, à 162 millions. La dette actuelle du Canada est de 80 millions, et si nous y ajoutons 150 millions, nous avons une dette de 230 millions, équivalente à une de deux milliards 300 millions pour les États-Unis, qui viennent tout juste de sortir

Railway was proposed, we loaned £3,000 a mile. We had preferential security on the stock—we were told that the road would pay large dividends, but that failed to turn out the case. Then, from time to time, we were called upon to prop up the undertaking and assist it, and we did so. We relieved our loan by allowing preferential securities to be placed before us. The result is, that we have a railway which is certainly useful to the country, but all the capital has been sunk, and the shareholders have received no benefit from it. We found some of them high in office—some of them still so—prominent in bringing forward the scheme, and putting a glowing prospectus before the English people. The people who built the road, who were persuaded into giving up their savings and capital, were ladies and others, who had been impoverished in consequence of the inability of the company to pay a single dollar of profit. Does the Postmaster General desire to see the stock taken up in the same way, and the same results accrue from the proposed railroad? There is another feature of the proposition which does not present itself more favourably to my mind. We are told that the road is to be built by private companies. I very much fear that, instead of having it built within ten years, it will be advanced very slowly in order to suit the purposes of private speculators. We are told that, if we make any change in this treaty, we must send it back to British Columbia for ratification. I do not see that this would be unwise. If we find that this is a project that we should not entertain, that it is far too onerous for this country, then I maintain we should take the only course open to us, consistent with our duty to the country. We should not undertake, as honest men, what we cannot see we are prepared to accomplish. None of us would undertake to incur a debt or perform an obligation which we have no present means of accomplishing; and yet this is precisely what the Government are doing. If they trust to the future to develop our resources and enable us to perform our obligation, they are trifling with Providence and not acting according to the principles that should govern their action. British Columbia has a right to know what we can and ought to do—we should not hold out hopes to her people which we may not be able to realize. We are told that this work can be accomplished by means of private companies, but I cannot believe any such company will be obtained when it is known that this road is to cost what has been stated. If the company can be found to take stock in this road, we may be sure it will not be long before it will come to us and tell the Government that they must build it themselves. The Postmaster General was unfortunate in his remarks respecting public opinion on this question. I did not read all the

d'une longue guerre très coûteuse. Il y a environ vingt ans, nous avions l'habitude d'être horrifiés à la vue d'une dépense de quelques millions, mais à présent, nous sommes prêts à prendre d'un coup des obligations s'élevant jusqu'à des centaines de millions. Si le ministre des Postes s'est fourvoyé lors de son raisonnement, c'est lorsqu'il a fait allusion à l'histoire des entreprises de chemin de fer de ce pays. Il dit qu'elles ont contribué à l'avantage du Canada. Je suis très prêt à l'admettre. Je fais grande confiance aux chemins de fer—they sont éminemment colonisateurs. Cependant, nous n'avons pas dépensé 100 millions pour la construction de ces travaux. Le capital est venu en grande partie de l'étranger, et ceux qui ont investi cet argent n'ont jamais rien eu en retour. Lorsque la construction du chemin de fer du Grand Tronc a été proposée, nous avons prêté £3,000 le mille. Il y avait des garanties privilégiées sur les actions—on nous avait dit que cette voie paierait de larges dividendes, mais tel ne fut pas le cas. Puis, de temps en temps, on nous demandait d'appuyer cette entreprise, et nous l'avons fait. Nous avons dégagé notre prêt en acceptant des valeurs privilégiées. Il résulte que nous avons un chemin de fer qui est certainement utile au pays, mais tout le capital a été perdu et les actionnaires n'ont reçu aucun bénéfice. Quelques-uns étaient des hauts fonctionnaires, certains le sont encore; ils furent à la tête du projet et le présentèrent glorieusement aux Anglais. Ce sont des femmes et d'autres personnes qui ont construit cette route à même leurs économies et leur capital; elles ont été appauvries par suite de l'incapacité de la société de leur verser un seul dollar de profit.

Le ministre des Postes désire-t-il que les actions partent de la même façon, que le chemin de fer proposé donne les mêmes résultats? Il y a un autre point dans la proposition qui ne me plaît guère plus. On nous dit que des compagnies privées construiront la voie ferrée; je crains fort qu'au lieu d'être construite d'ici dix ans, elle ne progressera que très lentement afin que cela convienne aux spéculateurs privés. On nous dit qu'après chaque amendement, ce traité doit être renvoyé en Colombie-Britannique pour être ratifié. Cela me semble sage. S'il nous semble que nous ne devrions pas envisager ce projet qui est au-dessus de nos moyens, je soutiens que notre devoir envers le pays ne nous laisse pas d'alternative. En toute honnêteté, nous ne devrions pas entreprendre des tâches que nous ne pensons pas être prêts à accomplir. Aucun de nous ne contracterait des dettes qu'il ne pourrait rembourser ou encore commencerait un travail impossible à accomplir avec les moyens dont il dispose; pourtant, c'est bien ce que fait le gouvernement. S'il se fie aux générations futures pour développer nos ressources et nous acquitter de notre obli-

newspapers, but I have seen a good many since the subject came up, and notice that very grave doubts are not only expressed in the *Globe*, but in one of the organs of the Government, the *Toronto Telegraph*, that we have made such a financial arrangement. The local newspapers throughout the country pretty generally admit that the scheme is unjust to the Dominion. Another point which I must refer to is the purchase of the lands. Whilst the Government undertake to incur so enormous an expenditure in connection with the railway, they agree to pay \$100,000 yearly in consideration of the lands advanced for the construction of that work. How the Government could ever have entertained a proposition of that character, I cannot understand. If British Columbia has any interest in having this road built, and uniting with Canada, surely she ought to be willing to give up so much of her territory as will be necessary for the purpose of securing communication between them and us. The more I consider the financial features of the scheme, as respects the railway, the more I see their unfairness, and am convinced of my duty to oppose them. When we ask for delay, we are told that if we do not act promptly, we may lose the colony. British Columbia is connected with the same great country to which we belong. If the United States should lay their hands upon it or make any bargain with any body living in the colony to annex it, the act on the part of any one in the colony would be treason, and, as respects the United States, a cause of war with England. All that we need to do is to show our willingness to receive British Columbia, and endeavour to meet her wishes conscientiously and honestly, but within the measure of our ability. Although I have great hopes of the future of this country, and believe that its progress must be promoted by the acquisition of the North-West and the development of its resources, although I have every desire to see the colony of British Columbia united to the Confederation, yet I cannot give my assent to propositions which would pledge this country to undertake what it cannot possibly perform, and under these circumstances, I must sustain the amendment. (Hear, hear.)

gation, il joue avec la Providence et n'agit pas selon les principes qui devraient guider sa conduite. La Colombie-Britannique a le droit de savoir ce que nous pouvons et devons faire; nous ne devrions pas laisser la population de cette province nourrir de vaines espérances. On nous dit que ce travail peut être accompli par des compagnies privées, mais quand on sait ce que coûtera la voie ferrée, je doute fort que nous puissions trouver une telle compagnie. Si nous pouvons en trouver une qui soit d'accord pour investir dans la voie ferrée, nous pouvons être certains qu'elle reviendra sous peu dire au gouvernement qu'il peut bien construire lui-même son chemin de fer. Les remarques du ministre des Postes concernant l'opinion publique à ce sujet étaient inopportunes. Je n'ai pas lu tous les journaux depuis que cette question a été soulevée mais j'en ai quand même lu plusieurs; j'ai remarqué que non seulement le *Globe*, mais aussi un des porte-parole du gouvernement, le *Telegraph* de Toronto expriment leurs doutes face aux arrangements financiers que nous avons pris. La plupart des journaux locaux du pays admettent que le projet est injuste envers la Puissance. Je dois aussi aborder la question de l'achat des terrains. Alors même que le gouvernement s'engage à d'énormes dépenses pour le chemin de fer, il accepte pourtant de payer \$100,000 par année pour les terrains destinés à sa construction. Je ne vois pas comment il a pu admettre une telle proposition. Si la Colombie-Britannique s'intéresse à la construction de la voie ferrée et si elle désire s'annexer au Canada, elle doit certainement être d'accord pour donner la partie de son territoire nécessaire à la création d'un système de communication entre elle et nous. Plus je regarde l'aspect financier du projet, plus je me rends compte qu'il est injuste et que c'est mon devoir de m'y opposer. Lorsque nous demandons un délai, on nous répond que si nous n'agissons pas promptement, nous risquons de perdre cette colonie. La Colombie-Britannique dépend du même grand pays que nous. Si les États-Unis en prenaient possession ou s'ils négociaient avec un de ses habitants une entente pour l'annexer, ce serait un acte de trahison de la part de cet habitant et la cause d'une guerre entre les États-Unis et l'Angleterre. Nous n'avons qu'à consentir à l'annexion de la Colombie-Britannique et nous efforcer de satisfaire ses désirs consciencieusement et honnêtement, mais tout de même dans la mesure de nos capacités. Même si j'ai confiance dans l'avenir du pays et crois qu'on encourage le progrès en achetant le Nord-Ouest et en développant ses ressources, même si je désire fortement voir l'union de la colonie de la Colombie-Britannique à la Confédération, je ne peux pas accepter des propositions qui engageraient notre pays à entreprendre ce qu'il n'est pas en mesure d'accomplir; dans ces conditions, je dois appuyer l'amendement. (bravo)

Hon. Mr. Macpherson—The policy of admitting British Columbia into the Union is acknowledged by every gentleman who has addressed this House since the debate on the resolutions commenced today. Not only is the advisability of this policy admitted by the country at large, but the very Act of Parliament, under which we sit here, contemplates the extension of the limits of the Confederation to the shores of the Pacific. Inasmuch as that policy is admitted, there is no necessity for making any elaborate argument in its favor. What we have to consider is whether it is timely and wise to acquiesce in the terms on which it is proposed to acquire British Columbia. With respect to the time, I think it has been always acknowledged throughout the country that, the sooner all the provinces on this continent are united under one Government, the better for the interests of the whole. Therefore, I think it is unnecessary to say anything as to the timeliness of entering into this arrangement, and I may proceed to discuss the terms. But before doing that, I may say a few words with respect to the form in which this question is set before us. It has been commonly described as a treaty—a term rather too important, perhaps, but, nevertheless, I use it for the sake of convenience, since it has been accepted in this debate as a proper mode of expression. We must therefore accept or reject it as a whole—we cannot amend it. So it is with reference to every agreement entered into between peoples or individuals. If the agents of two individuals agree upon an arrangement reserving for the principals to affirm or reject, the effect of altering it is to throw it back and leave matters just where they were before. That would be the effect of our amending this agreement with British Columbia. If we altered it in the slightest degree, that is doing what British Columbia never agreed to. Should we offer other terms, it would be necessary that British Columbia should have an opportunity of saying whether she would assent to them or not. It is better that this more important body, which has to control Dominion affairs, and arrange the taxation of the whole Confederation, should have the last word in this matter and say whether we should close the bargain or not. The terms have been arranged under three heads—the political, financial, and railway. Now, with respect to the financial features of the scheme, every one must admit that it is absolutely necessary that British Columbia should have the ability to support her local government, and of meeting her local requirements. Now, looking into the terms, they seem to me fair and reasonable. The Dominion agrees to pay an annual subsidy of \$35,000, as in the case of the other provinces; also, 80 cents per head, equivalent to \$48,000. These sums amount to only \$83,000, which is evidently altogether inadequate to meet the

L'honorable M. Macpherson: Tous les sénateurs qui ont aujourd'hui pris la parole à la Chambre, depuis le début du débat portant sur les propositions reconnaissent le bien-fondé de la politique visant à l'admission dans l'Union de la Colombie-Britannique. Non seulement l'opportunité de cette décision est-elle reconnue par tout le pays, mais l'Acte du Parlement, en vertu duquel nous siégeons ici aujourd'hui, envisage même l'expansion des limites de la Confédération jusqu'au littoral du Pacifique. Dans la mesure où cette politique est admise, il est inutile d'avancer des arguments élaborés pour la défendre; ce qu'il nous faut considérer, c'est s'il est propice et sage d'accepter les conditions qui nous sont proposées en vue de l'acquisition de la Colombie-Britannique. En ce qui concerne l'opportunité d'une telle décision, je crois qu'il a toujours été reconnu partout au Canada qu'il était souhaitable, dans l'intérêt de tous, de réaliser le plus tôt possible l'union en un même gouvernement de toutes les provinces du continent. Je crois donc qu'il serait inutile d'ajouter quoi que ce soit quant à l'opportunité de ces démarches, et je m'attaque immédiatement aux conditions de l'entente. Avant de commencer, j'aimerais toutefois dire quelques mots au sujet de la façon dont on nous a présenté le problème. On a couramment décrit cette entente comme un traité, terme d'ailleurs trop important peut-être, mais néanmoins je l'emploie par acquit de conscience puisqu'on s'est déjà entendu sur la convenance de ce mot dans ce débat. Nous nous devons donc de l'accepter ou de le refuser dans son ensemble, nous ne pouvons nous permettre de l'amender. Il en est ainsi de tous les accords intervenus entre les peuples ou les personnes. Si les représentants de deux personnes s'entendent pour réserver à la partie principale le droit d'accepter ou de refuser cette entente, l'action de l'amender aurait pour effet de la retarder et de laisser les choses au point où elles en étaient. Ce serait là le résultat auquel nous pourrions nous attendre si nous amendions cet accord avec la Colombie-Britannique. Toute modification, si minime soit-elle, serait contraire à la volonté de la Colombie-Britannique. Si nous proposons d'autres clauses, il serait de toute nécessité de laisser à la Colombie-Britannique le choix de les accepter ou de les refuser. Il est préférable que cet organisme plus important qui doit veiller aux affaires de la Puissance et qui planifie la taxation de toutes les provinces de la Confédération, ait le dernier mot dans cette affaire et se prononce sur la conclusion de cette entente ou non. Les dispositions ont été prises sur trois plans: politique, financier et ferroviaire. Maintenant, en ce qui concerne le caractère financier du projet, nous devons tous reconnaître qu'il est absolument nécessaire que la Colombie-Britannique ait la capacité d'appuyer son propre gouvernement et de satisfaire à ses exigences. Et aujourd'hui lorsque j'exa-

local wants of the colony. Therefore, it was found necessary to supplement that amount by \$100,000—no very extravagant sum certainly. If, instead of \$35,000, it had been shown that \$135,000 was required by British Columbia, in order to maintain her provincial services, and make such local improvements as she would require, this country could not have objected to give it, and that, too, without receiving any equivalent in the shape of land. Instead of that, however, the Government of the Dominion has stipulated that a strip of land, 40 miles wide, should be given along the route of the proposed railway in British Columbia. If the information we have respecting the country is at all correct, that land must become very valuable in the course of time, and I think the country has every reason to be satisfied with this part of the arrangement. With respect to the constitutional or political terms, the representation in the House of Commons and Senate has been particularly referred to. It is quite true that it is not arranged quite in accordance with the terms of the British North America Act, but it must be remembered that those terms have been departed from in the case of other provinces which have been added to the Dominion, and the Parliament has assented to the policy. The question is, whether it would be just to the Provinces in question, considering their isolated position and sparsely settled condition, to apply to them a principle which, carried out strictly, would probably leave them without any representation worth mentioning. Sound as the principle of representation may be, in the case of countries well settled, we must take territorial area and the circumstances of a colony into the account at times. It is certainly desirable that when we acquire any very great territory, we should have in Parliament a certain number of gentlemen in both Houses to inform us with respect to the resources, condition and requirements of the country. The provisions respecting the railway have then been referred to as very objectionable, but it has been very justly remarked, by the Postmaster General, that whilst this arrangement was before the House for several months, there was scarcely an adverse opinion expressed in the press against it. The acquisition of British Columbia, in fact, is merely carrying out a policy which led to the annexation of Manitoba and the North-West Territory. Now, honourable gentlemen will acknowledge that there will be no advantage in acquiring these territories unless there are communications opened up to enable immigrants to come in and fill up the waste lands and make them profitable. Two years ago, when the subject of communication with the North-West Territory was before the House, I had an opportunity of urging the necessity and propriety of opening up

mine ces clauses, elles me semblent justes et raisonnables. Comme aux autres provinces, la Puissance accepte de verser une subvention annuelle de \$35,000; elle accepte également d'accorder 80 cents per capita, c'est-à-dire une somme équivalente à \$48,000. Ces subventions s'élèvent à \$83,000 seulement, ce qui est évidemment tout à fait insuffisant pour subvenir aux besoins de la colonie. On a donc jugé nécessaire d'ajouter \$100,000 à cette somme, ce qui n'est sûrement pas exagéré. S'il avait été prouvé que la Colombie-Britannique avait besoin de \$135,000 au lieu de \$35,000 et cela afin de maintenir ses services provinciaux et d'apporter les améliorations qu'elle exigeait, le Canada n'aurait pu s'opposer à lui verser cet argent, même si, en retour, il ne recevait aucune terre. Au lieu de cela, le gouvernement du Canada a stipulé qu'il accorderait une bande de terre de 40 milles de largeur le long du tracé du futur chemin de fer en Colombie-Britannique. Si ce qu'on nous a dit sur le pays est vrai, cette terre devrait prendre de la valeur au cours des années, et je crois que le pays a toutes les raisons d'être satisfait de cette partie de l'entente. En ce qui concerne les clauses constitutionnelles ou politiques, on a particulièrement fait mention de la représentation à la Chambre des communes et au Sénat. Il est bien vrai que cette entente n'a pas été conclue en conformité avec les clauses de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique mais on doit bien se rappeler que pour d'autres provinces qui sont venues s'ajouter à la Puissance, on a fait des exceptions et que le Parlement a approuvé cette politique. La question est de savoir s'il serait juste pour les provinces en question, considérant leur position isolée et leur condition de colonie peu peuplée, de leur appliquer un principe qui, strictement appliqué, les laisserait sans aucune représentation valable. Si solide que puisse être le principe de la représentation, dans le cas de pays bien peuplés, il nous faut à l'occasion prendre en considération le territoire et l'état actuel d'une colonie. Il est sûrement souhaitable que lorsque nous prenons possession de quelque très grand territoire, nous devrions avoir au parlement un certain nombre de représentants dans les deux Chambres qui peuvent nous renseigner sur les ressources, la condition et les exigences du pays. À ce moment-là, les dispositions à l'égard du chemin de fer ont été décrites comme répréhensibles, mais le ministre des Postes a pertinemment fait remarquer que même si cette entente a fait l'objet de discussions à la Chambre pendant plusieurs mois, la presse ne s'y est que très peu opposée. L'annexion de la Colombie-Britannique n'est en vérité que la suite logique de la politique qui a conduit à l'annexion du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Or, les honorables sénateurs seront d'accord pour dire que l'acquisition de ces territoires ne nous apportera aucun avantage, à moins

communications from the head of Lake Superior to Fort Garry through British territory. We then had Mr. Dawson's Report before us which stated that, for a moderate expenditure, a very tolerable route could be opened up which would enable immigrants to be transferred from the head of the Lake for a very small sum. In point of economy, it is the true policy to open up this communication in some way from the head of Lake Superior. I think every effort should be made to give us a secure and economical route for immigrants into the heart of the North-West country. As respects the railway also, our policy should be as economical as practicable. I said at the time in question that the way to build up our country was to improve our communications and preserve friendly relations with the United States. Now a great deal has been said about the injudiciousness of building a railway through a comparatively *terra incognita*. I quite agree with gentlemen on this point, but I must again refer to what I said two years ago—that our policy should be to build a railway westward from Pembina to Fort Garry, and thence westward to the Rocky Mountains, and thoroughly to explore the country eastward from Fort Garry to the settled portions of Ontario. What does this resolution say?

"11. The Government of the Dominion undertake to secure the commencement simultaneously, within two years from the date of union, of the construction of a railway from the Pacific towards the Rocky Mountains, and from such point as may be selected, east of the Rocky Mountains, towards the Pacific, to connect the seaboard of British Columbia with the railway system of Canada; and further, to secure the completion of such railway within ten years from the date of the Union."

If the railways of the United States are built up to the boundaries of the North-West Territories, as they will be very soon, why not avail ourselves of the facilities they will afford us and thereby save large expenditures for the present. Beginning our railway then, westward of the frontier, we can work our way easily and economically; we can carry materials and supplies without difficulty; and furthermore we will at once open up a country most suitable for emigrants. I do not believe any other course than this can be easily adopted under existing circumstances. I do not yield to any honourable gentleman in the desire to see an inter-oceanic railway through British territory, but we should advance prudently, using the American lines to our north western frontier, build our railway westwards through our prairie lands, which are so attractive to settlers, and carefully explore the country between Fort Garry and Lake Nipissing before undertaking to build a railway through it. I

d'ouvrir des voies de communication pouvant attirer des immigrants pour coloniser et mettre en valeur les terres incultes. Il y a deux ans, lorsque nous avons été saisis du sujet des communications avec les Territoires du Nord-Ouest, j'ai eu l'occasion de mettre en valeur la nécessité et l'opportunité de l'ouverture des communications de la tête du lac Supérieur jusqu'à Fort Garry en passant par le territoire britannique. Nous avions alors sous les yeux le rapport Dawson qui disait qu'avec des dépenses modérées, on pouvait construire une route tout à fait acceptable qui pourrait amener les immigrants de la tête du lac pour une très petite somme. Dans un esprit d'économie, la véritable politique est d'ouvrir cette voie de communication en quelque sorte de la tête du lac Supérieur. Je crois que nous ne devons ménager aucun effort pour nous donner une route sûre et économique, au cœur du pays du Nord-Ouest et favorable aux immigrants. En ce qui concerne le chemin de fer également, notre politique doit en être une autant d'économie que de praticabilité. J'ai dit à l'époque que la façon de construire notre pays était d'améliorer nos communications et de conserver des relations amicales avec les États-Unis. On a sans cesse répété qu'il serait déraisonnable de construire un chemin de fer traversant une terre relativement inconnue. Je partage entièrement l'opinion de mes collègues sur cette question, mais je m'en rapporte encore à ce que je disais il y a deux ans, à savoir que nous devrions construire un chemin de fer de Pembina à Fort Garry, et de là vers l'ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et explorer à fond les régions colonisées de l'Ontario à l'est de Fort Garry. Que dit cette décision?

«11, le gouvernement de la Puissance s'engage à entreprendre simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie-Britannique au réseau des chemins de fer canadiens,—et de plus, à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union.»

Si les chemins de fer américains sont construits jusqu'à la frontière des Territoires du Nord-Ouest, comme ils le seront très bientôt, pourquoi ne profiterions-nous pas des avantages qu'ils nous offrent, cela nous permettrait de réaliser d'ores et déjà d'importantes économies. En commençant alors la construction de notre chemin de fer, à l'ouest de la frontière, nous pourrions facilement nous frayer une voie sans qu'il en coûte trop cher; nous pourrions transporter les matériaux et les vivres sans difficulté, et, de plus, nous ouvririons immédiatement un pays très propice aux immigrants.

am not going to say anything with respect to the probable cost of a railway. There are no data which will enable any one in this House to make any positive assertions on the subject. We know that a great deal of the country through which it will run is prairie, and the expenses of construction there will not be very great. We also know, from the experience of our neighbours, that railway companies have found prairie land a very profitable source of revenue. Companies that were considered ruined at one time have eventually made fortunes out of such property. I can imagine a railway which, built with the aid of land grants and a small money subsidy, will combine with the American system and connect us, in that way, with the shores of the Pacific Ocean. Such a scheme would not involve us in any ruinous expenditures, but, connected with a comprehensive system of immigration, would have much effect upon the development of our resources. I am not afraid of those enormous burthens, of which some honourable gentlemen have spoken, being undertaken. I believe there is sufficient good judgment in the Parliament and Government to prevent any such ruinous results. It must be remembered too, that gentlemen from British Columbia will have places in Parliament, and will have an equal interest, with ourselves, in promoting the prosperity of the Dominion, and preventing any unnecessary burthens being imposed on the country at large. It is absurd to say that the Exchequer of the Dominion is to be burthened with an expenditure of \$100,000,000—no one can seriously believe that there is any such design in contemplation. Would any government be insane enough to propose such a thing? Would the country sanction the policy, or, in the next place, consider the utter impossibility of borrowing such a sum of money? It is not parliamentary to suggest that gentlemen do not mean what they say, but certainly I do not understand how the honourable gentleman near me can think, for a moment, that the resources of the country will be burthened with \$100,000,000 to expend in this or any other enterprise. Whilst I could imagine a railway built without any serious burthen to the finances of the Dominion, at the same time, I feel we have a very strong claim on the British Government for assistance to this project. I cannot doubt that that claim will be admitted in some way, sooner or later. Of course, many things may combine to delay the accomplishment of the project. A war in Europe would unquestionably prevent us getting money to build it—two or three bad harvests in our own country would have the same effect; but we hope that such calamities will not occur. If it is possible to build this road in the way proposed, the progress that this country will make during the next twenty years will be greater than we can now imag-

Je crois que cette ligne de conduite est la seule qui puisse être facilement adoptée dans les circonstances actuelles. Je partage autant que mes honorables collègues le souhait de voir un chemin de fer interocéanique traverser le territoire britannique, mais nous devons procéder avec prudence, emprunter les lignes américaines jusqu'à notre frontière nord-ouest, construire notre chemin de fer vers l'ouest, à travers les Prairies qui attirent tellement de colons, et explorer soigneusement la région comprise entre Fort Garry et le lac Nipissing, avant d'y faire passer un chemin de fer. Je ne parlerai pas du coût probable d'une voie ferrée. Aucune donnée ne permet à quiconque dans cette Chambre de faire des affirmations concrètes sur la question. Nous savons qu'elle traversera en grande partie des prairies et que les dépenses de construction à cet endroit ne seront pas énormes. L'expérience de nos voisins démontre également que les compagnies ferroviaires ont constaté que les terres des prairies constituaient une très bonne source de revenus. Des compagnies qu'on disait ruinées à une certaine époque ont par la suite fait fortune grâce à ces terres. Je peux m'imaginer un chemin de fer qui, construit à l'aide de concessions de terrains et d'une modeste subvention, ira rejoindre le réseau américain et nous reliera ainsi aux rives du Pacifique. Un tel projet ne nous engagerait pas dans des dépenses excessives; au contraire, combiné avec un vaste programme d'immigration, il favoriserait grandement le développement de nos ressources. Je ne crains pas d'entreprendre ces énormes tâches dont ont parlé quelques honorables collègues. Il y a, à mon avis, au sein du Parlement et du gouvernement, suffisamment de personnes de jugement pour prévenir notre ruine. On ne doit pas non plus oublier que des représentants de la Colombie-Britannique siégeront au Parlement et auront le même intérêt que nous à promouvoir la prospérité du pays et à empêcher que ne soit imposée à l'ensemble du pays toute charge inutile. Il est absurde de dire que le Trésor de la Puissance sera accablé d'une dépense de \$100,000,000, personne ne peut sérieusement croire qu'on envisage un tel projet. Existerait-il gouvernement assez insensé pour proposer pareille chose? Le pays approuverait-il cette politique? Mais songez plutôt à l'impossibilité absolue d'emprunter une telle somme. Un bon parlementaire ne doit pas insinuer que ses collègues ne pensent pas ce qu'ils disent, mais je ne comprends tout de même pas comment l'honorable sénateur à côté de moi peut croire un seul instant qu'on pourrait imposer au pays une dépense de \$100,000,000 pour ce projet ou un autre. J'imagine très bien un chemin de fer construit sans pour autant charger trop lourdement les finances de la Puissance, mais j'ai quand même l'impression que notre demande d'aide faite auprès du gouvernement britannique soit bien fondée. Je

ine, and enable us to meet any liabilities we may incur in connection with an undertaking which will be one of the chief causes of the increased prosperity of the Dominion. If gentlemen would only consider the progress of this country, since the construction of railways, they would look with more confidence into the future. Reference has been made to the Grand Trunk Railway in the course of the debate, for the purpose of awaking fears in the minds of some gentlemen with respect to the proposed road. It ought, by this time, to be admitted that the Grand Trunk Railway has contributed more than anything else to the progress of this country. If the rates of traffic, which prevailed when the Company was first established, had continued for three or four years after the G. T. R. was completed, the results would have been very different from what they were. The profits would then have fully come up to the promises held out in the prospectus. I would also say that I do not know of any country that has had its railways constructed so economically for herself as Canada. The expenditure upon railways in the Province of Canada—now Ontario and Quebec—was, as nearly as possible, \$125,000,000 of which the province only contributed some \$20,000,000. Almost every other country situated as Canada is, that had to obtain money from abroad to build railways, had to guarantee a return of 5 per cent. I hope that this House will do as elsewhere, and adopt these resolutions. My honourable friend spoke of dictation on the part of the other party to the agreement, namely British Columbia. I repeat that I cannot see any force in that objection. I think that whilst it is quite possible that the clause on the subject of the railway might be more clearly drawn up, it appears to be fully supplemented by the resolution that has been introduced elsewhere. I think that we may safely calculate on the progress that the Dominion has made and is making. Honourable gentlemen must admit that an unprecedented prosperity prevails throughout the country. Now it is obvious that had Confederation been the unwise measure that some gentlemen predicted, this prosperity would hardly now exist. The bounteous harvests have, of course, much to do with the prevalent prosperity; much is due to the energy and industry of the people; but still Confederation, which has made us one people and gives every section an interest in the prosperity of the whole, has tended to stimulate activity and develop our resources. All that we are now asked to do is to strengthen the Confederation by adding another province, and developing resources which it must be hoped will enhance the prosperity and wealth of the Dominion. (Applause.)

ne doute pas que tôt ou tard cette demande sera agréée d'une façon ou d'une autre. Bien entendu, de nombreux éléments peuvent retarder l'exécution du projet. Il est évident que s'il y avait une guerre en Europe, nous ne recevions pas d'argent; il en serait de même en cas de deux ou trois mauvaises récoltes au pays. Mais nous espérons que de telles calamités ne se produiront pas. S'il est possible de construire la voie de la façon proposée, notre pays fera, au cours des 20 prochaines années, un progrès encore plus grand que nous ne pouvons l'imaginer, progrès qui nous permettra de faire face à toutes obligations pouvant résulter d'une telle entreprise qui sera l'une des principales sources de la prospérité accrue du pays. Si mes collègues peuvent seulement songer à l'essor qu'a connu ce pays depuis la construction de chemin de fer, ils envisageraient l'avenir avec beaucoup plus de confiance. Au cours du débat, on a parlé du «chemin de fer du Grand Tronc» quitte à éveiller les craintes de certains sénateurs à propos du tracé proposé. On doit maintenant reconnaître que malgré tout, le «chemin de fer du Grand Tronc» a apporté une large contribution à la prospérité de notre pays. Si le volume du trafic des débuts de la compagnie s'était maintenu pendant les trois ou quatre premières années après la construction du Chemin de fer du Grand Tronc, les résultats auraient été très différents de ce qu'ils ont été. Les profits auraient alors atteint les chiffres énoncés dans le prospectus. Je ne crois pas non plus qu'aucun autre pays ait pu construire ses chemins de fer de façon aussi économique que le Canada. Dans la Province du Canada, que forment maintenant l'Ontario et le Québec, on a dépensé pour les chemins de fer presque \$125,000,000 dont la province n'a fourni que \$20,000,000. Presque tous les autres pays qui, comme le Canada, ont dû aller chercher ailleurs l'argent nécessaire pour construire des voies ferrées, ont été obligés de garantir des recettes de 5 p. 100. J'espère que cette Chambre adoptera, comme les autres, ces propositions. Mon collègue a parlé d'un ordre intimé par l'autre partie de l'entente, la Colombie-Britannique. J'affirme une fois de plus que cette objection n'est nullement fondée. Il est bien possible que la clause portant sur les chemins de fer pourrait être rédigée plus clairement mais elle me semble tout à fait explicitée par la résolution ajoutée ailleurs. Je crois que nous pouvons sans danger nous fier aux progrès que la Puissance a faits et continue de faire. Messieurs les sénateurs doivent admettre que le pays est dans une phase de prospérité sans précédent. Il est évident que si la Confédération avait été une mesure peu sage comme l'ont prétendu certains sénateurs, on ne connaîtrait pas aujourd'hui une telle prospérité. Bien entendu, elle est en grande partie due aux moissons abondantes, mais aussi à l'énergie et au travail de la population. Tout de même, la

Hon. Mr. Dever said he did not think it was necessary for him to say much on this subject, seeing it was so ably debated by both sides of the House already. The principle of union, until all British America was united, was admitted by every speaker on either side of the House. All then that remained to be done was to settle on the details of this contract, and as he had no reason to change his opinion and refuse to entertain that confidence he had steadily held in the honesty, wisdom, and legislative ability of statesmen who projected union, and had carried it on so far triumphantly, he saw no reason now to place his confidence in an *Opposition, some of whom* he knew to be actuated by no higher motives than infuriated disappointment. In answer to the remarks of some of the *Opposition* as to the value of the possessions in question, no better answer could be given than the following statement taken from the *New York Tribune* of a late date. Speaking of the resources of British America the *New York Tribune* said: "The Red River and Saskatchewan territories embrace an area large enough for four or five large states of superior prairie and upland soil, with a good supply of coal and gold, and equal for agricultural purposes to northern Michigan, Milwaukee, and Minnesota. Beyond the Rocky Mountains is British Columbia, abounding with gold, and containing the best and most abundant coal mines yet found on the Pacific slope. It has a superior soil, a magnificent climate, and an abundance of fish. That colony is in every respect in 'natural superiority', fully on a par with California and Oregon, and the territory of Washington."

Confédération, qui nous a fondu en un seul peuple et qui fait participer chaque petit groupe à la prospérité de l'ensemble, a stimulé l'activité des habitants, et a mis en valeur nos ressources. Tout ce qu'on nous demande maintenant, c'est de renforcer la Confédération en y ajoutant une autre province et en exploitant des richesses qui, espère-t-on, vont donner un autre élan à la prospérité et à la richesse de la Puissance. (applaudissements).

L'honorable M. Dever ne croit pas qu'il lui soit nécessaire d'en dire long sur le sujet puisque les deux côtés de la Chambre l'ont déjà débattu de compétence. Tous les orateurs des deux côtés de la Chambre admettent le principe de l'Union formée de toute l'Amérique britannique. Il ne reste plus qu'à s'entendre sur les détails du contrat. Il n'a aucune raison de changer d'avis et de retirer sa confiance depuis toujours placée dans l'honnêteté, la sagesse et l'habileté législative des hommes d'État qui ont préparé l'union et l'ont réalisée de façon si triomphale jusqu'à présent. Il ne voit pas pourquoi il ferait plutôt confiance à une opposition dont il sait que certains membres ne sont pas guidés par des motifs plus élevés que celui d'une déception animée par la colère. En réponse à certaines observations de membres de l'opposition quant à la valeur des possessions en question, il cite l'extrait suivant d'une copie récente de la *Tribune* de New York portant sur les ressources de l'Amérique britannique: «Les territoires de la rivière Rouge et de la Saskatchewan couvrent une surface de terre à prairie et à tourbière de qualité supérieure, assez étendue pour y créer quatre ou cinq très grands États, sans compter qu'on y trouve une bonne réserve de charbon et d'or; la qualité du sol à des fins agricoles est la même que dans le Michigan-nord, le Milwaukee et le Minnesota. Au-delà des montagnes Rocheuses se trouve la Colombie-britannique où l'or abonde et où l'on trouve les mines de charbon les plus riches de la pente du Pacifique. Le sol y est de qualité supérieure, le climat, magnifique, et le poisson en grande quantité. A tous les points de vue, cette colonie possède une «supériorité naturelle» tout à fait comparable à celle de la Californie, de l'Orégon, et du territoire de Washington.»

THE SENATE

Tuesday, April 4, 1871

The Speaker took the Chair at 3 o'clock, and the adjourned debate was resumed.

Hon. Mr. Dickey—It is impossible to approach the discussion of this question without being impressed with a deep sense of its magnitude. Last year, whilst two of the foremost nations of Europe were engaged in a deadly struggle, involving the lives of hundreds of thousands, for the possession of a mere strip of land on the left bank of the Rhine, this country was peacefully annexing a region nearly one half the size of Europe; and at this hour, we are asked to consider the propriety of annexing a further piece of territory which will equal, if it does not exceed, the whole of France. Impressed with this view, I desire to discuss the question with a deep sense of the responsibility which attaches to myself as well as to others who take part in it, and with a gravity and moderation adapted to the vital issues involved to us and to our children. (Hear, hear.) I shall refrain, on the one hand, from attempting to influence the House by any dazzling picture of the effects to be produced by this measure; on the other, from pandering to prejudices by endeavouring to raise a bug-bear of the results likely to accrue. It must be confessed that we have been rather unfortunate in our negotiations with respect to the acquisition of territory. We proposed what were undoubtedly too liberal terms to Prince Edward Island, and to Newfoundland, and because of this perhaps, they have been rejected. In the case of Manitoba, we have been compelled to give £300,000 sterling for almost nothing, so far as the persons who received that money were concerned. It was not for sovereignty, for that came from the Queen; it was not for trading rights, for those were left intact; it was not for possessions, for we left the Hudson's Bay Company's possessions intact; and we confirmed the titles of thousands of people who had derived their titles from them, so that many persons think we have given up the finest part of the territory. Since then, we have been knocking at the gate of the Pacific with a view of getting Vancouver Island and British Columbia into the Union. The House has now before them the terms which were originally asked by British Columbia as conditions of coming into the Dominion, and those which have been agreed to by their Legislature and the Government of Canada. I am bound to say, from an examination of the terms we are called upon to sanction, that they are infinitely more onerous than those offered to us a year ago—it is probably the old story of the Sibylline leaves over again; and I, for one, regret that we should not have accepted them or some slight modifica-

LE SÉNAT

Le mardi 4 avril 1871

Le président ouvre la séance à 3 heures et le débat ajourné se poursuit.

L'honorable M. Dickey. Il est impossible de discuter de cette question sans en ressentir profondément l'ampleur. L'an dernier, tandis que deux des premières nations d'Europe se livraient une lutte à mort, mettant en jeu des centaines de milliers de vies, pour la possession d'une petite bande de terrain sur la rive gauche du Rhin, notre pays a annexé, dans la paix, une région presque une fois et demie grande comme l'Europe. Et maintenant, on nous demande d'étudier l'opportunité d'annexer un autre territoire dont la superficie est égale sinon supérieure à celle de la France. Je désire discuter de la question avec un sens profond de la responsabilité que nous portons à ce débat les autres participants et moi-même, ainsi qu'avec une gravité et une modération adaptées aux questions vitales pour nous et nos enfants (bravo). D'un côté, je ne tenterai pas d'exercer une influence quelconque sur la Chambre en traçant une image mirobolante des conséquences qu'aura cette mesure, et, d'un autre côté, je ne ferai pas appel aux préjugés en m'efforçant d'agiter le spectre des résultats qui pourraient en découler. Il faut bien avouer que nous avons eu très peu de chance au cours des négociations en vue de l'acquisition du territoire. Les conditions que nous avons soumises à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve étaient sans aucun doute trop libérales; ceci explique peut-être pourquoi elles les ont refusées. Quant au Manitoba, nous avons dû verser £300,000 sterling pour presque rien, en ce qui concerne les destinataires de cette somme. Il n'était pas question de souveraineté: puisqu'elle émanait de la reine—ce n'était pas non plus pour des raisons de droits commerciaux, puisque ceux-ci sont restés intacts—ce n'était pas non plus pour des possessions, les possessions de la compagnie de la Baie d'Hudson étant restées intouchées, et nous avons reconnu les titres de milliers de personnes qui les tenaient de cette dernière, de sorte que bien des gens pensent que nous avons délaissé la plus belle partie du territoire. Depuis, nous nous sommes rapprochés du Pacifique, envisageant d'incorporer l'Île de Vancouver et la Colombie-Britannique à l'Union. Nous avons à la Chambre les conditions que la Colombie-Britannique a exigées, pour entrer dans la Puissance et celles qu'ont accepté sa Législature et le gouvernement du Canada. Après avoir examiné les conditions, que nous sommes appelés à sanctionner, je me dois de dire qu'elles sont infiniment plus exigeantes que celles qu'on nous a présentées l'an dernier; il s'agit probablement d'une répétition de la vieille histoire des feuilles de Sibylle; je regrette pour ma part que nous ne les ayons

tion of them. Instead of committing ourselves to a policy of indefinite expenditure of money within a definite period of time, it would have been wise had we secured something like the terms on the question of the railway which were offered to us. Instead of being bound to commence this railway within two years, we were offered a limit of three years, and we were not required to construct this railway within a limited period.

At the outset of this discussion, we are met by a constitutional objection which I cannot pass by, since it comes from a gentleman whose opinions on constitutional and legal points are entitled to every respect. That honourable gentleman (Mr. Sanborn) has referred us to the 146th section of the Act of Union and doubted the constitutionality of our proceedings. Now there may be a great deal in the objection and, if so, it is only another proof, among many, of the incomplete manner in which the Union Act was framed, but if my honourable friend will permit me, I will refer to the section which he has quoted, which gives power, on the address of the Houses of Parliament, to admit Rupert's Land and the North-West Territories, British Columbia, or any of them, into the union "on such terms and conditions in each case as are in the addresses expressed, and as the Queen thinks fit to approve, *subject to the Provisions of this Act, and the Provisions of any Order in Council in that behalf shall have effect as if they had been enacted by the Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*". I put to my friend whether these words—they may be obscure but not such as to prevent us understanding them—are not sufficiently strong as to the mode of procedure. The Queen's Order in Council is to be followed up by a proclamation. British Columbia asks to be admitted and we agree to the request. The Queen is the fountain of honour and she consents, by her proclamation, that these Senators shall be appointed. In section 28, the number of Senators is limited to seventy-eight. But perhaps the question may be settled in the Act being submitted to the Imperial Parliament. At all events, so far as I am concerned I feel that the Government is responsible for the constitutionality of the Act.

I am not surprised at the objections made to some of the terms of this arrangement, which few, I think, will deny are of a most exacting character. (Hear, hear.) I think it might have been the wiser course for the government, could they have secured such terms in the negotiations as would have simply pledged us to secure the construction of the railway from

pas acceptées ou du moins avec les quelques légères modifications que nous aurions pu y apporter. Plutôt que de nous engager dans une politique prévoyant de vagues versements dans un laps de temps précis, il aurait été approprié de fixer certains points, comme les conditions régissant la question des chemins de fer, qui nous ont été soumises. Plutôt que de nous forcer à entreprendre la construction de ce chemin de fer avant deux ans, on nous avait proposé une échéance de trois ans, et aucune date limite n'était fixée pour le construire.

Au moment même où cette discussion s'engage, on nous soumet une objection d'ordre constitutionnel, que je ne peux passer sous silence, puisqu'elle émane d'une personne dont les connaissances en matière de constitutionnalité et de loi méritent tous égards. L'honorable M. Sanborn, s'appuyant sur l'article 146 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique met en doute la constitutionnalité de nos procédures. Cette objection peut être très importante, dans un tel cas, elle prouve encore, que la conception de l'Acte précité comporte bien des lacunes. Toutefois, si mon honorable collègue me le permet, je me référerai à l'article qu'il a cité, qui permet, sur la présentation d'adresse de la part des Chambres du Parlement, d'admettre la terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'Union «aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses, et que la Reine jugera convenables d'approuver, conformément au présent; les dispositions de tous les ordres en conseil rendus à cet égard, auront le même effet que s'ils avaient été décrétés par le Parlement du Royaume-Uni, de la Grande-Bretagne et d'Irlande.» A mon collègue de juger si ces termes (qui, je l'admets, sont peut-être obscurs, mais pas au point de nous en interdire la compréhension) ne sont pas suffisamment explicites quant aux modalités. Une proclamation doit suivre l'ordre-en-Conseil de la Reine. La Colombie-Britannique demande à être admise, il convient donc d'accéder à sa demande. La Reine accorde les honneurs et elle consent, par proclamation, à la nomination de ses sénateurs. L'article 28 limite le nombre des sénateurs à 78. Peut-être, l'Acte sur le point d'être présenté au Parlement Impérial, réglerait-il la question? En tout cas, je pense pour ma part qu'il revient au gouvernement d'assurer la constitutionnalité de l'Acte.

Je ne m'étonne pas des objections soulevées par certaines des conditions de cette disposition, qui, de l'avis de la presque majorité, sont des plus exigeantes (Applaudissements). D'après moi, il aurait été préférable que le gouvernement fixe ses conditions dans les négociations, de façon à nous engager simplement à assurer la construction de chemins de

the Pacific to our lines, upon such conditions as they could arrange with companies thoroughly examining the route. I regret some such arrangement was not made, but now that these resolutions are here, we must take them as they stand. I cannot agree with my honourable colleague from Nova Scotia (Mr. Miller), who put down the cost of the Central Pacific Railway at \$32,000,000 to the United States Government; for on reference to an authority on the subject, I find that the American Government, for that line of 1774 miles, gave a large subsidy equal to \$52,800,000 besides a guarantee for interest on an equal amount, and all this irrespective of the lands for alternate 20 miles sections. I am not willing to pledge this country to assume any such burthens, but I think when we come to consider the question, we will find that no such burthens are to be imposed upon us in the present instance. With the experience, however, of the United States before us, we have no reason to suppose that 2,500 miles of railway can be built for less than that amount of money. We have every reason to suppose that, should the government undertake the construction of this work, we would be landed in an expenditure of at least \$150,000,000. The companies in the United States had, doubtless, some additional capital of their own besides the government assistance which amounted to nearly \$60,000 a mile. We are now asked, under these resolutions, to construct the work in ten years, and I do not hesitate to say that so far as I am able to judge, that is perfectly impracticable and delusive. Suppose a war was to break out in Europe or on this continent, all these plans would be disarranged. Or, take the case of the Intercolonial Railway which is being built in a time of peace. A few days ago, the Postmaster General said, in answer to an enquiry, that we are not likely to have the Intercolonial Railway finished in very much less than three years from this time, or seven years from the period of Union, and if seven years have been found necessary to survey and construct 500 miles near a continuous highway and stopped at half a dozen points by water communication, how long will it take, and how much will it cost, to construct 2,500 miles at such a vast distance from the base of operations? In connection with this, the House will see that one of the greatest difficulties we would have to encounter would be the cost of getting up supplies and materials along the route—the iron, say 100 tons per mile, and other plant material, and supplies. All this shows that we should not delude ourselves with the idea that this is a work which is going to be surveyed immediately and constructed in the course of a few years. The smallest subsidy of \$32,000 per mile, before mentioned, was over a prairie country; for on one-third of the Pacific Railway, the railway followed the spade and the

fer à partir du Pacifique jusqu'à nos lignes, conformément aux conditions qu'il aurait fixées avec les compagnies qui effectuent une étude complète du parcours. Il est regrettable qu'on n'ait pas adopté de telles mesures; cependant, il nous faut accepter les propositions telles qu'elles sont. Il m'est impossible de me rallier à l'opinion de mon honorable collègue de la Nouvelle-Écosse (M. Miller), qui fixe les sommes versées par le gouvernement des États-Unis pour la construction du Central Pacific Railway, à 32 millions de dollars, parce que, ayant consulté un spécialiste en la matière, je peux affirmer que le gouvernement américain a effectué un déboursé totalisant \$52,800,000 pour cette ligne couvrant 1,774 milles; il a de plus donné la garantie que les intérêts s'élèveraient au même montant, indépendamment des terres, avec alternances des sections de 20 milles. Je n'ai pas l'intention d'engager le pays à assumer une telle responsabilité; je pense toutefois que lorsqu'il nous faudra étudier cette question, nous nous rendrons compte qu'aucun fardeau ne nous est imposé pour le moment. Cependant, compte tenu de l'expérience des États-Unis à cet égard, rien ne nous porte à supposer qu'il est possible de construire 2,500 milles de chemin de fer moyennant une somme inférieure. Il y a tout lieu de croire que si le gouvernement devait entreprendre cette construction, nous nous exposerions à des dépenses de l'ordre de 150 millions de dollars au moins. Les compagnies américaines, en plus de l'aide gouvernementale qui s'établissait à 60,000 dollars par mille, disposaient sans doute de capitaux supplémentaires. Conformément à ces propositions, il nous faut construire ce chemin de fer en dix ans; mon jugement est catégorique: cette tâche est parfaitement irréalisable et illusoire.

Si une guerre devait éclater en Europe ou même en Amérique, tous ces plans seraient modifiés; heureusement, le chemin de fer Intercolonial est en voie de construction, en temps de paix. Il y a quelques jours, le ministre des Postes, en réponse à une question, a affirmé que nous ne verrions pas se terminer la construction du chemin de fer Intercolonial, avant trois ans, c'est-à-dire sept ans après l'Union. Si on a cru qu'il faudrait sept ans pour faire l'étude d'une ligne de chemins de fer de 500 milles et pour la construire à proximité d'une route rectiligne coupée en une demi-douzaine de points par des voies de communications maritimes, en combien de temps et moyennant quelles sommes arriverons-nous à construire 2,500 milles de chemins de fer si loin du centre des opérations? A ce sujet, la Chambre constatera que l'une des plus importantes difficultés auxquelles nous devons faire face, sera le coût d'acquisition des approvisionnements et des matériaux qui seront nécessaires tout au long du parcours—nous aurons besoin de 100 tonnes

plough, and a mile was often laid in a day—the greatest difficulty was the moving of supplies. Were we to consider these resolutions alone, I could not consistently give them my support, but we have had the matter put before us in a very different light. The Government, for some reason of their own, have been impressed with the idea that it was not desirable for them to undertake such a herculean task, and it is due to the Postmaster General to say that, in his able and persuasive speech, he indignantly repudiated the idea that the Government intended to take such a burthen upon their shoulders. In addition to that, we have the fact that the leader of the Government elsewhere has, in his place, brought down a resolution by which he asks Parliament to resolve that the Government shall not construct the work, but that it shall be built by a company by means of a liberal grant of land and by a subsidy commensurate with the finances of the country, and that these amounts are to be hereafter determined by Parliament. Under these circumstances, the matter is presented to my mind in a very different light. I have not only confidence in the resolutions as a record of Parliament, but I have confidence that the Government will not withdraw from the solemn pledge they have made in both Houses—that it is not the intention of the government to construct the work as a government work; and I say this the more emphatically because it would be contrary to all my principles in public life were I to consent that this work should be constructed in that way. For many years, in Nova Scotia, I was brought into conflict with persons who were advocating these government railways, and the best proof that I was correct is afforded by the fact that at this very day, after the works have been assumed by the Dominion, we find the representatives of the people urging that these roads should be handed over to private companies. The government, however, repudiated the idea of undertaking the construction of this great work. My honourable friend from Wellington Division says that this does not appear in the resolutions; but he should remember that we are not dealing with foreigners, but with persons who are to be a portion of our population and to take a share in the legislation of the Dominion; and they are not likely to agree to impose heavy burthens upon the whole country of which they are to form a part, and with whose prosperity they will be, for all time, identified. The honourable member should also remember that the question of the railway is not simply a British Columbia question. So far as we are concerned, it is of Canadian importance for more than two-thirds the distance. We have the whole of the North-West to open up, and that can never be achieved except by communications which will bring immigrants into the

de fer par mille, en plus d'autres matériaux et approvisionnements. A la lumière de ces faits, il ne faut pas s'illusionner et croire que cette œuvre peut être étudiée immédiatement et construite en quelques années. La subvention la moins élevée, (\$32,000 par mille) mentionnée précédemment, s'applique à un territoire de prairies; le tiers de la construction du chemin de fer Pacific s'étant effectué après le défrichement et le labour—de telle sorte qu'on pouvait construire une ligne d'un mille par jour; le transport des approvisionnements constituait la plus importante difficulté. Dussions-nous tenir compte de ces seules propositions, je ne pourrais, en toute logique, leur accorder mon appui; toutefois, cette question nous a été présentée sous un tout autre aspect. Le gouvernement, pour une raison qui lui est propre, a l'impression qu'il n'est pas souhaitable pour lui, d'entreprendre une tâche de cette envergure; cette décision lui a été inspirée par les déclarations du ministre des Postes, éloquentes et habiles, selon lesquelles il rejetait avec indignation la perspective que le gouvernement assume une telle responsabilité.

De plus, il faut tenir compte du fait que le chef du gouvernement a, d'autre part, au nom du ministre des Postes, déposé une résolution demandant au Parlement de statuer que le gouvernement ne construise pas le chemin de fer mais le fasse plutôt construire par une compagnie, moyennant un octroi généreux de territoire et une subvention à la mesure de la situation financière du pays. Le parlement doit donc fixer ces sommes. Compte tenu des circonstances, la question prend un tout autre aspect. Je suis persuadé non seulement que ces propositions relèvent du parlement, mais encore, que le gouvernement ne trahira pas l'engagement solennel qu'il a pris, au niveau des deux Chambres—le gouvernement n'a pas l'intention d'assumer ce fardeau à titre de charge gouvernementale. J'insiste sur ce point, parce qu'il serait contraire à tous mes principes d'homme public, de consentir à ce que ce travail soit effectué de la sorte. Pendant bien des années, en Nouvelle-Écosse, je me suis opposé à des personnes qui étaient en faveur de ces chemins de fer du gouvernement; j'avais raison, le fait qu'aujourd'hui, la Puissance a assumé la responsabilité de cette tâche, le représentant du peuple presse le gouvernement de faire construire ces voies par des compagnies privées, me donne clairement raison. Le gouvernement a cependant rejeté la perspective d'avoir à ériger cette entreprise énorme. Mon honorable collègue de la division de Wellington affirme que cet article ne paraît pas dans les propositions; il devrait toutefois se souvenir que nous n'avons pas affaire à des étrangers, mais à des personnes qui constitueront une partie de la population et prendront part à l'établissement des lois de la Puissance. Ces personnes ne seront sans

country. If my honourable friend had a dozen capitalists consulting with him as to a railway across the North-West Territory, would he not have a better chance of getting good terms from them when he could give them a superior terminus on the Pacific shore, than by stopping at the foot of the Rocky Mountains?

My honourable friend from Toronto strongly urged the propriety of commencing the construction of the railway at Pembina, and taking it to Fort Garry and thence westward. This view is a rational one, and commends itself to us in many ways. If we have a line to Pembina connecting with the American system of railways, we have the means of moving our materials and supplies with facility and comparative cheapness. More than that, you will have a tide of immigration following the road—the labourers, on the completion of the line, will naturally settle alongside of it. Most of the land in the North-West, so far as we know, is superior to that through which the American railways pass. The sandy desert which the American line crosses extends all the way up with an average breadth of some 500 miles to the north, and comes into the North-West Territory, which now belongs to the Dominion, its apex resting upon the head waters of the Assiniboine. But the portion of it in British Territory is very small—it is the only part of the great valley which is unproductive—all the rest of it has a soil infinitely superior to anything to the southward. You have there at once an inducement for immigrants to settle because you have the best land unencumbered by the forest which is often a terror to persons unaccustomed to that sort of life, and you offer homes to millions from other lands. My honourable friend from Nova Scotia said we had the best line on the continent; I am quite aware that we have the best pass through the Rocky Mountains. What the country may be over the steppes of British Columbia I cannot say, nor can he. Neither can we say what the features of the country from Rainy Lake to Lake Nipissing may be. These are some of the difficulties which beset me, at the outset, when I come to consider the propriety of building this railway within a

doute pas prêtes à admettre qu'on impose une charge énorme au pays tout entier dont elles constitueront une partie, et à la prospérité duquel on les identifiera toujours. L'honorable député devrait également savoir que la question du chemin de fer n'intéresse pas que la Colombie-Britannique. En ce qui nous concerne, plus des $\frac{2}{3}$ de la distance touche toute la population canadienne. Il nous incombe de percer dans toute la région du Nord-Ouest et il est impossible d'atteindre cet objectif sans avoir recours aux communications qui favoriseront l'arrivée d'immigrants dans notre pays. Si mon honorable collègue avait affaire à une douzaine de capitalistes qui le consultaient au sujet d'un chemin de fer devant traverser les territoires du Nord-Ouest, ne serait-il pas plus en mesure de gagner leurs faveurs s'il pouvait leur donner un terminal supérieur, sur la Côte du Pacifique, plutôt que de se limiter au pied des montagnes Rocheuses?

Mon honorable collègue de Toronto insiste fortement pour que la construction du chemin de fer débute à Pembina, se prolonge jusqu'à Fort Garry et ensuite, en direction de l'Ouest. Son opinion est logique et nous en impose à bien des égards. Si notre ligne se prolonge jusqu'à Pembina et rencontre les lignes de chemin de fer américaines, nous disposerons de moyens faciles et relativement bon marché, assurant le transport de nos matériaux et de nos approvisionnements. De plus, la construction de la voie attirera un flux d'immigrants et quand la ligne sera achevée, les travailleurs s'établiront naturellement le long de son parcours. D'après nos connaissances, la majorité des territoires du Nord-Ouest se prête davantage à cette entreprise que les terres que traverse le chemin de fer américain. Le désert de sable d'une largeur moyenne de 500 milles que traverse la ligne de chemin de fer américaine s'étend très loin vers le nord. Il pénètre à l'intérieur des territoires du Nord-Ouest maintenant acquis par la Puissance, et il est bordé à son extrémité par le cours supérieur de la rivière Assiniboine. Pourtant la partie britannique du désert est très petite, et c'est le seul endroit aride de la grande vallée, car tous les autres sols sont infiniment supérieurs à ceux qui se trouvent au sud. Nous encourageons donc les immigrants à s'y établir parce que nous avons les meilleures terres non-boisées, le mode de vie en forêt est souvent une source d'angoisse pour les gens qui n'y sont pas habitués, et nous offrons par la même occasion un foyer à ces millions d'étrangers. Mon honorable collègue de la Nouvelle-Écosse déclare que nous avons la plus belle ligne du continent; je me rends bien compte que nous avons la plus belle trouée à travers les montagnes Rocheuses. Quant à la topographie du pays de l'autre côté des steppes de la Colombie-Britannique, je n'en sais rien et lui non plus. De plus, nous ne

definite time at an indefinite cost. But we are told we should pause before incurring any additional liabilities which we may find it difficult to meet. Have my honourable friends considered the steady progress of the population and resources of this country? Look at the opening up of the great north western country—it must necessarily lead to great immigration, not only of the young men of Canada, but from Europe, who will become consumers and tax payers. Then we must take into account the effect of this enormous expenditure, within our borders, upon the increasing resources of this country. (Hear, hear.) The Government proposes to aid this work by a subsidy and land grant, but the persons who undertake it will have to take the responsibility of raising the capital, and that will be expended, to a large extent, in the Dominion. There is another statement of my honourable friend on the left (Hon. Mr. Miller) to which I can scarcely assent, and that is, as I understood him, that the effect of this line will be to divert all or a great portion of the eastern trade across this line, and he very forcibly and eloquently dwelt on the advantages of that traffic. He told us, very properly, that the people who possess the trade of the east generally rule the world in commercial matters. We should not mislead ourselves by anything that may turn out, on experience, to be mere assumption. We should not forget that the Suez Canal is in operation and that it has cut off two-thirds of the voyage from China and India to Europe, but still he is to a certain extent right, inasmuch as the tendency of this railway must be to attract a portion of this commerce. We have the advantage of crossing the American continent at its broadest part and necessarily shortening the sea voyage. It will be a line which must have very great advantages over any other in the United States or likely to be built. Then again, we lie pretty nearly in a direct line between England and China. I have no hopes of an enormous traffic, possibly silks and the finest qualities of teas may be brought over, but the great bulk of the trade must still be carried on without transshipment. The Island of Vancouver is to the Pacific what Nova Scotia is to the Atlantic; and here I confess that the interest of my native province lies deep in my heart at this moment. We believe this is, to a very large extent, a Nova Scotia question. Every mile of railway west of Halifax is of the greatest consequence to that city—it can never be a matter of indifference to the people of Nova Scotia that the projected scheme, when carried out, may make Halifax the New York of British America. Therefore, we, who come from Nova Scotia, feel a deep interest in this question, and I am well assured that their votes today will show that they appreciate its importance. My honourable friend from the Well-

savons rien du relief de la région qui s'étend du lac à la Pluie au lac Nipissing. Voilà quelques-uns des premiers obstacles sur lesquels je bute quand je considère l'opportunité de la construction de cette voie de chemin de fer dans un délai fixé et à un coût indéterminé. Mais voilà qu'on nous prévient de s'arrêter avant d'encourir toute autre responsabilité qui nous sera peut-être difficile à assumer. Mes honorables collègues ont-ils considéré l'accroissement régulier de la population et des ressources de notre pays? Envisagez le développement du grand Nord-Ouest de cette façon: il entraînera forcément l'arrivée d'un nombre important d'immigrants, non seulement des jeunes Canadiens, mais aussi des Européens qui deviendront des consommateurs et des contribuables. Nous devons donc tenir compte de l'impact que prendra chez nous cette dépense énorme face aux ressources croissantes du pays (Bravo, bravo). Le Gouvernement propose sa contribution par une subvention et une concession de terrain, mais celui qui prendra le projet en main devra assumer la responsabilité de réunir les fonds nécessaires qui seront ensuite dépensés en grande partie à l'intérieur du pays. Mon honorable collègue (l'honorable M. Miller) siégeant à ma gauche a fait une autre déclaration à laquelle je peux difficilement m'associer, établissant si je ne me trompe pas, que cette ligne de chemin de fer aurait pour effet de détourner en entier ou dans une large part le commerce de l'Orient sur une voie horizontale, et il a insisté d'une façon énergique éloquente sur les avantages que peut apporter ce trafic. Il nous a bien expliqué que ceux qui monopolisent le commerce de l'Orient dominent le plus souvent le reste du monde commercial. Il ne faudrait pas se laisser induire en erreur par des hypothèses qui pourraient se transformer en présomptions gratuites une fois vérifiées. N'oublions pas que le canal de Suez est navigable et qu'il a raccourci de deux tiers la route de la Chine et de l'Inde jusqu'à l'Europe; dans une certaine mesure, l'honorable M. Miller a raison malgré tout, car ce chemin de fer devrait accaparer une partie du commerce. Notre voie traverse la partie la plus large du continent américain et raccourcit avantageusement la traversée de la mer. C'est une ligne qui l'emportera de loin sur toute autre susceptible d'être construite ou déjà existante aux États-Unis. D'autre part, nous nous trouvons presque sur la ligne droite qui va de l'Angleterre à la Chine. J'abandonne l'espoir d'un commerce imposant; peut-être importerons-nous des soieries et des thés de haute qualité, mais le gros des marchandises du commerce doit toutefois être transporté sans transbordement. L'île de Vancouver est à l'océan Pacifique ce que la Nouvelle-Écosse est à l'océan Atlantique; j'avoue qu'en ce moment, l'intérêt de ma province d'origine me tient énormément à cœur. Nous croyons que la Nouvelle-Écosse est de

ton Division has put it to us very strongly why has not this resolution, introduced in the Commons, been incorporated into the address. If he refers to the Union Act, he will see that the two addresses from British Columbia and from the Dominion must be identical. Besides the British Columbia delegate is here, and I assume he, as well as his people, are satisfied with this modification of the terms; they ought to be, for what more could they reasonably ask than the pledge that the railway will be constructed in the most expeditious manner consistent with the nature of the country and a due regard to the financial exigencies of the Dominion. If not, they can send another address to the Queen, objecting to the change, and no proclamation will be issued. This view ought to satisfy the reason and scruples of every honourable member. (Hear, hear.) We are told by the member from the Wellington Division that Great Britain is about to leave us to ourselves; but on the authority of what British statesmen does he base such a statement. He may gather the scattered utterances of some of the Manchester School, but he cannot prove that what he asserts is the policy of the statesmen or the people of England. I would tell him that, so far from its being the policy of England, it is the very reverse. Has she not been protecting us all along? Has she not been assisting in guarding our fisheries from the encroachment of foreigners? Do we not see her even contending in Council for the headlands line which we claim in connection with these fisheries? It is but right when a public man makes such sweeping assertions he should be able to justify them by reference to some authority. The Dominion certainly is not aggressive—all we desire is peace with our neighbours—we have no fear of aggression on their part. With a considerable portion of their own people in a chronic state of dissatisfaction, they cannot afford to make any attack upon us; so that, in their existing circumstances, we have the best guarantee of peace. Would that I could impress these views upon those who are fighting our diplomatic battles at Washington. We make no defiance, but simply ask to be allowed to carry on our own business, and work out our own destiny, while we cultivate the arts of peace and friendly commercial intercourse with all the world. I confess that I have every confidence in the future of this Dominion. With an enlightened system of immigration, with the improvement of the inland navigation of the country, including the St. Lawrence, which is the natural outlet of this vast basin and drained by its tributaries, with a wise, prudent and economical administration of public affairs, I have no fear that we shall not continue to prosper as a happy and united people. (Applause.)

loin la plus touchée par cette question. Chaque mille de voie ferrée à l'ouest d'Halifax entraîne d'énormes conséquences pour cette ville—la population de la Nouvelle-Écosse ne peut pas rester indifférente au plan projeté qui, une fois exécuté, fera peut-être d'Halifax le New York de l'Amérique britannique. Par conséquent, nous, originaires de cette province, portons un grand intérêt à cette question, et j'ai la conviction que le vote d'aujourd'hui sera le témoignage de l'importance que nous lui accordons. Mon honorable collègue de la circonscription de Wellington demande avec insistance pour quelle raison cette proposition présentée aux Communes n'a pas été ajoutée à l'adresse. Il se rendra compte en se référant à l'Acte d'Union, que l'adresse de la Colombie-Britannique et celle de la Puissance doivent être identiques. De plus, le délégué de la Colombie-Britannique est ici présent, et je suppose qu'il est satisfait, tout comme ses compatriotes, de la modification apportée à l'adresse; ils devraient l'être, car ils ne peuvent raisonnablement exiger plus que la promesse de construire le chemin de fer de la façon la plus expéditive en tenant compte de la configuration du pays et avec toute la considération requise des besoins financiers de la Puissance. S'ils ne sont pas satisfaits, ils peuvent présenter une autre adresse à la Reine, et s'opposer à la modification; de cette façon, aucune ordonnance ne sera promulguée. Cette façon de voir devrait dissiper les griefs et les scrupules de tous les honorables sénateurs (Bravo, bravo). Notre collègue de la circonscription de Wellington nous informe que la Grande-Bretagne est sur le point de nous laisser à nous-mêmes; mais sur les dires de quels hommes d'État britanniques fonde-t-il une telle déclaration? Il peut bien recueillir les propos décousus des membres de l'École de Manchester, mais il ne peut prouver que ce qu'il déclare correspond à la politique des Anglais ou à celle de leurs hommes d'État. Je lui réponds que la politique de l'Angleterre n'est pas du tout celle qu'il décrit, bien au contraire. Ne nous a-t-elle pas depuis longtemps protégés? Ne nous a-t-elle pas aidés à préserver nos ressources piscicoles de l'empiètement par les étrangers? Ne la voyons-nous pas lutter dans les réunions du cabinet pour la frontière que l'on trace entre deux caps et qui a selon nous un rapport étroit avec notre pêche? Quand un homme public fait des assertions aussi péremptoires, il devrait au moins pouvoir les justifier en se référant à une autorité. Le Canada n'est certainement pas agressif—nous désirons seulement entretenir la paix avec nos voisins—nous n'avons rien à craindre de leur part. Ils ne peuvent se permettre aucune agression à notre endroit quand un nombre important de leurs compatriotes sont continuellement dans un état d'insatisfaction. Par conséquent, les circonstances actuelles nous assurent le meilleur gage de paix. Ah! si je

Hon. Mr. Chapais—The mover of the amendment to the present resolutions, having severely criticised them in a speech delivered in French, I feel bound to answer in the same language. The first complaint of the honourable Senator for Grandville is that there is, in the present resolutions, a violation of the constitution by the fact of giving to British Columbia a larger representation than she is entitled to by her population, and consequently a dereliction from eastern interest to the advantage of the western. I will undertake to prove that such is not the case. At the conference held in Quebec in 1864, it was agreed that, in the Lower House, the representation would be based on population, but that in the Upper House, there would be equality between the two large provinces of Ontario and Quebec, and that the three Maritime Provinces of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island would form a group, and would be entitled, as such, to an equal number of representatives in the second House, that is to say, twenty-four for the three, it being understood that Nova Scotia and New Brunswick would have ten each, and Prince Edward Island four. These preliminaries, to a certain extent, had been established at a previous meeting held at Charlottetown, and at which Newfoundland was not represented. At Quebec, this last colony had sent two delegates, and provision had been made for her representation in the Federal Parliament, if she chooses to join Confederation; and it had, moreover, been agreed that, in that case, she should be entitled to four Senators, irrespective of those of the other provinces, and this the British North America Act shows clearly and plainly. This was certainly changing the equilibrium first established, and it was the same principle that has been applied to Manitoba, and is now sought to be applied with regard to British Columbia. The arrangements made respecting the number of Senators for the Maritime Provinces was to be altered when Newfoundland

pouvais bien faire comprendre cette manière de voir à ceux qui livrent les batailles diplomatiques à Washington. Nous ne lançons aucun défi, nous ne demandons que la permission de gérer nos propres affaires, et de préparer nous-mêmes notre avenir, tout en cultivant l'art de la paix et l'art d'entretenir des rapports amicaux avec le reste du monde dans le domaine du commerce. J'avoue ma confiance absolue en l'avenir de la Puissance. Avec un système d'immigration plus souple, et une amélioration de la navigation intérieure du pays incluant le St-Laurent, débouché naturel qui draine ce vaste bassin à l'aide de ses affluents, et avec une administration économique avisée et prudente des affaires publiques, je ne crains pas que notre peuple cesse de progresser vers le bonheur et l'unité. (Applaudissements)

L'honorable M. Chapais: L'auteur de la modification a critiqué avec véhémence les propositions de loi actuelles dans un discours prononcé en français, et je me sens obligé de répondre dans la même langue. L'honorable sénateur de la circonscription de Grandville formule un premier grief: dans les présentes propositions dit-il, on viole la constitution en donnant à la Colombie-Britannique une représentation plus forte que celle à laquelle sa population lui donne droit, et par conséquent on néglige l'Est aux dépens de l'Ouest. Je vais tenter de prouver que tel n'est pas le cas. Lors de la conférence tenue à Québec en 1864, on a convenu que la représentation à la Chambre basse reposerait sur la population, mais que dans la Chambre haute, les deux grandes provinces de l'Ontario et de Québec seraient à égalité, et que les trois provinces Maritimes, soit la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Édouard formeraient un groupe qui aurait droit à un nombre équivalent de représentants dans la deuxième Chambre, c'est-à-dire vingt-quatre pour les trois provinces—le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse en auraient dix chacune et l'île du Prince-Édouard quatre. Ces préliminaires avaient été en partie établis antérieurement au cours d'une assemblée à Charlottetown, et Terre-Neuve n'y était pas représentée. A Québec, cette dernière colonie avait envoyé deux délégués, et tout était prévu pour sa représentation au sein du parlement fédéral, au cas où elle déciderait d'entrer dans la Confédération; de plus, on s'était entendu pour que Terre-Neuve ait droit en ce cas à quatre sénateurs, indépendamment du nombre accordé aux autres provinces, et l'Acte de l'Amérique du Nord britannique stipule ce dernier point de façon claire et nette. Cette décision affectait certainement l'équilibre établi en premier lieu; le même principe a été appliqué dans le cas du Manitoba, et maintenant on cherche à l'appliquer dans le cas de la Colombie-Britannique. Les dispositions prises quant au nombre de

should enter the Union, and it is certainly just that, what was to be done in favour of the eastern colonies, should also be done for the western ones when they enter the Union. So, I think that the honourable member has no good ground of complaint, because the Government has agreed to give two Senators to Manitoba, and three to British Columbia. If this policy was good with respect to the Maritime Provinces, it was equally good with respect to the western colonies who wished to enter Confederation. It has been said that, agreeing to give six members of the House of Commons and three Senators to British Columbia, was giving her more than she was entitled to. Well, I admit that it is so for the present, but I say that it is not really an injustice towards the other provinces if we look to the future of that colony, and if we look to its vast territory, where immigrants will certainly resort in large numbers before many years. If we had given her only the exact number of representatives to which her actual population would have entitled her, it would have been an injustice towards her, because the basis of representation will not be changed for ten years hence, and there is no question that, before that time, her population will be vastly increased. By the present arrangement, and by giving three Senators to British Columbia and two to Manitoba, the western provinces would have one Senator more than the eastern ones, if Newfoundland was in the Union. When the terms of Confederation were discussed and agreed to in 1863, the Maritime Provinces were represented at the Conference by men fully able to guard their interests, and it was well understood that a real confederation could not be established without, at the same time, uniting the different provinces by easy means of communication, and it was then agreed that the Intercolonial Railway should be constructed, and commenced within six months. Well, the same principle must apply with regard to union with British Columbia. The circumstances of the case are that we have invited that colony to join us; delegates have been sent to confer upon the terms of union; her geographical position was well known; and no one would think of bringing her into our Confederation without affording her people means of communication with the larger provinces which invited her to join them.

British Columbia has not dictated the terms and conditions of her union with Canada, as that honourable member was pleased to say yesterday, but we have objected to and amended the terms proposed by her and the changes have been accepted by her delegates. With regard to the construction of the railway, I will show that the conditions embodied in the resolutions—which are in keeping with the policy already followed by the Government

sénateurs accordé aux provinces Maritimes seraient modifiées au moment où Terre-Neuve entrerait dans l'Union, et c'est assurément ce qu'il fallait faire en faveur des colonies de l'Est, et ce qui devra être fait pour les colonies de l'Ouest quand elles entreront dans l'Union. Je crois par conséquent que les griefs de notre honorable collègue ne sont pas justifiés, car le Gouvernement s'est mis d'accord pour donner deux sénateurs au Manitoba et trois à la Colombie-Britannique. Puisque cette politique est acceptable dans le cas des provinces Maritimes, elle est tout aussi acceptable pour les colonies de l'Ouest qui désirent entrer dans la Confédération. On a dit qu'en accordant à la Colombie-Britannique trois sénateurs et six membres à la Chambre des Communes, on lui donne plus que son droit. Je reconnais qu'il en est ainsi pour le moment, mais j'ajoute qu'en considérant l'avenir de cette vaste colonie où un grand nombre d'immigrants s'établiront d'ici quelques années, ce n'est pas réellement une injustice face aux autres provinces. Il aurait été injuste de lui accorder le seul nombre de représentants auquel sa population actuelle lui donne droit, car cette base de représentation restera la même pour toute la décennie, et rien ne permet de prétendre que d'ici là sa population n'aura pas énormément augmenté. Selon l'entente actuelle, les provinces de l'Ouest auraient un sénateur de plus que celles de l'Est si Terre-Neuve faisait partie de l'Union et si l'on autorisait trois sénateurs à la Colombie-Britannique et deux au Manitoba. Lorsque les conditions de la Confédération ont été discutées et acceptées en 1863, les hommes qui représentaient les provinces Maritimes à la conférence étaient très habiles en défendant leurs intérêts, et on a bien mis en évidence qu'une vraie Confédération ne pouvait exister sans réunir les différentes provinces par des moyens de communication facilement accessibles, et on s'est mis d'accord sur la nécessité de construire le Chemin de fer Intercolonial et de s'y mettre dans les six mois. Le même principe doit être appliqué en vue de l'union avec la Colombie-Britannique.

Des circonstances particulières veulent que nous ayons invité cette colonie à se joindre à nous; des délégués furent envoyés pour discuter des conditions de l'union; sa situation géographique est bien connue et personne ne penserait à la faire entrer dans notre confédération sans offrir à sa population les moyens de communication avec les autres provinces plus vastes qui l'ont invitée à se joindre à elles. La Colombie-Britannique n'a pas dicté les clauses de son union avec le Canada, comme cet hono-

when they agreed to construct the Intercolonial Railway—are much more favourable to Canada than would have been the acceptance of the proposition made by British Columbia. In the first instance, here is that proposition: "Inasmuch as no real union can subsist between this colony and Canada without the speedy establishment of communication across the Rocky Mountains by coach road and railway, the Dominion shall, within three years of the date of union, construct and open for traffic such coach road from such point on the line of the main trunk road of this colony to Fort Garry, of similar character to the said main trunk road; and shall further engage to use all means in her power to complete such railway communication at the earliest practicable date, and that surveys to determine the proper line for such railway shall be at once commenced; and a sum of not less than one million dollars shall be expended in every year, from and after three years from the date of union, in actually constructing the initial sections of such railway, from the seaboard of British Columbia, to connect with the railway system of Canada." Such was the condition proposed by British Columbia, but the Government would not agree to it, although we substituted therefore another proposition having the same object in view, that is, the construction of a railway to the Pacific, but without the coach road. This railway, as honourable members are aware, is to be constructed in the space of ten years, and begun within two years after union. So, instead of two roads, only one is to be constructed. The time has been limited to ten years, because when the delegates found that they could not have the coach road made, they insisted upon fixing a certain time for the completion of the railway, and the period of ten years was accordingly agreed to. During the first two years after union, the proper surveys and explorations will be made, so that we may ascertain the best route to be followed, and then proceed to the construction of the road as economically as the circumstances will admit. Honourable members have discussed this subject as if the immediate construction of the railroad was under consideration, and as if we were called upon to vote a sum of money to that effect, but I think the resolutions now submitted do not bear that construction. The matter of fact is that we do not engage to construct the road at all, but that we are only asked to ratify certain conditions agreed to between the Government and the delegates for the admission of British Columbia into union with Canada, and amongst others, that a railway shall be built at a future time. This is the only question now before the House; and before the railway is commenced, the House will be called upon to give its opinion on its advisability, and to accept or reject the scheme.

nable sénateur s'est plu à le dire hier, mais nous nous sommes opposés aux conditions qu'elle a proposées, les avons modifiées et ses délégués ont accepté les changements. Quant à la construction du chemin de fer, je montrerai que les conditions contenues dans les propositions, qui d'ailleurs sont conformes à la politique que le gouvernement suit déjà depuis la construction de l'Intercolonial, sont beaucoup plus favorables au Canada que ne le serait l'approbation de la proposition de la Colombie-Britannique: En premier lieu, voici cette proposition: «Attendu qu'aucune union véritable ne peut exister entre cette colonie et le Canada sans l'installation rapide d'une voie carrossable et d'un chemin de fer servant à la communication à travers les montagnes Rocheuses, le Canada devra, dans un délai de trois ans à compter de la date de l'union, construire et ouvrir à la circulation la route carrossable à partir d'un point déterminé de la route principale de cette colonie jusqu'à Fort Garry, de nature semblable à ladite route; de plus, il devra s'engager à utiliser tous les moyens qui sont en son pouvoir pour compléter le plus tôt possible le chemin de fer et les études en vue de déterminer le tracé approprié pour que la construction commence immédiatement; un montant d'au moins un million de dollars devra être dépensé chaque année, dans les trois années qui suivent l'union et après, à la construction effective des premiers tronçons du chemin de fer pour relier la côte de la Colombie-Britannique au réseau ferroviaire du Canada.» Telle est la proposition de la Colombie-Britannique, mais le gouvernement ne l'acceptera pas, quoique nous lui substituions une autre proposition visant le même but à atteindre; soit la construction d'un chemin de fer jusqu'au Pacifique, mais sans route carrossable. Les honorables sénateurs le savent, cette voie ferrée doit être construite en l'espace de dix ans, et la construction doit commencer dans les deux années qui suivront l'Union; ainsi, une route seulement doit être construite au lieu de deux. Lorsque les délégués ont constaté qu'ils ne pouvaient pas obtenir la route carrossable, ils ont insisté pour qu'un délai soit fixé à compléter la voie ferrée; en conséquence, on s'entendit sur une période de dix ans. Durant les deux premières années qui suivront l'union, on fera des études et des explorations aux fins d'établir quelle est la meilleure route à suivre pour ensuite en commencer la construction de façon aussi économique que possible selon les circonstances. Les honorables sénateurs discutent de ce sujet comme si la construction immédiate du chemin de fer était à l'étude, et comme si on nous demandait de voter une somme dans ce sens, mais je pense que les propositions maintenant présentées ne portent pas sur la construction. Le fait est que nous ne nous engageons pas du tout à construire le chemin de fer; on nous demande seulement de ratifier certaines condi-

Hon. Mr. Letellier de St Just—Does not this engagement to construct the railway form part of the “treaty” entered upon with British Columbia?

Hon. Mr. Chapais—The “engagement” entered upon is the carrying out of the scheme of union, with the condition of the construction of the railway.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Another member of the Government has said that the road would be constructed by the Canadian Government.

Hon. Mr. Chapais—I will not deny that this may have been said; but I will say that if a member of the Government has said so, he has made a mistake, for the intention of the Government is, and has always been, to have the road constructed by a private company, with the help of the Government, and it is the only way it can be made. The road will be constructed by means of grants of land and a subsidy in money, and nothing else. The honorable member said yesterday that it was too soon to begin the road, because we know nothing of the country through which it is to pass. Well, I think I have clearly demonstrated that if we really wish British Columbia to be united with us, we must establish means of communication between that country and Canada. It is in the interest of both, and it is in the interest of the whole Confederation. It is for the Government to judge what is in the interest of the Dominion, and they think that the sooner the road is constructed, the better it will be for the public interest; but there is no foundation whatever for the assertion made yesterday in this House that the delegates from British Columbia had dictated the terms respecting the construction of this road. The conditions offered were found to be just and reasonable, and in the interest of both parties, and they were agreed to by mutual consent, but there was no dictation of terms by them—and such a dictation would not have been submitted to by us. I repeat that the construction of the road is a matter of importance. It has been said also that there is no immediate necessity for the construction of the road to the Pacific, but I am of a contrary opinion, for it may be safely predicted that when the Northern American Pacific Railway is com-

tions qui sont acceptées par le gouvernement et les délégués en vue de l'admission de la Colombie-Britannique dans la Confédération, et entre autres, qu'un chemin de fer soit construit à l'avenir. C'est la seule question dont la Chambre est maintenant saisie; et avant que la construction ne commence, on demandera à la Chambre d'émettre son opinion sur l'utilité du chemin de fer et d'accepter ou de rejeter le projet.

L'honorable M. Letellier de St Just: Cet engagement à construire le chemin de fer ne fait-il pas partie de l'ébauche du «traité» avec la Colombie-Britannique?

L'honorable M. Chapais: «L'engagement» entrepris est l'exécution du projet de l'union avec la construction du chemin de fer comme condition.

L'honorable M. Letellier de St Just: Un autre membre du gouvernement a dit que la route serait construite par le gouvernement canadien.

L'honorable M. Chapais: Je ne nie pas que ceci peut avoir été dit; mais, si un membre du gouvernement s'est exprimé ainsi, il a fait erreur, parce que l'intention du gouvernement est et a toujours été de faire construire le chemin de fer par une compagnie privée en lui fournissant de l'aide, et c'est le seul moyen de le faire. Le chemin de fer sera construit au moyen de concessions de terres et d'une subvention, rien d'autre. L'honorable sénateur a déclaré hier qu'il était trop tôt pour commencer la construction de la voie ferrée parce que nous ne connaissons pas la région où elle doit passer. Je pense que j'ai nettement expliqué que si nous désirons vraiment l'union avec la Colombie-Britannique, nous devons mettre sur pied des moyens de communication entre cette colonie et le Canada. Ce projet est à l'avantage des deux parties et de la Confédération tout entière. Il appartient au gouvernement de juger de ce qui est avantageux pour la Puissance; il pense toutefois que tout le monde y gagnera si la route est construite, aussitôt que possible. Il n'y a aucun fondement quel qu'il soit à l'affirmation faite au Sénat hier que les délégués de la Colombie-Britannique avaient dicté les conditions relatives à la construction de ce chemin de fer. On a trouvé les conditions présentées justes et raisonnables, dans l'intérêt des deux parties, et on les accepte d'un commun accord; mais la Colombie-Britannique n'a pas imposé de clauses, et nous ne lui avons rien présenté de tel. Je répète que la construction de la route est une question pressante. On a aussi dit que la construction du chemin de fer n'est pas un besoin urgent, mais je suis d'avis contraire, car on peut sûrement prédire que lorsque le Northern American Pacific Railway dont un embranchement atteindra la frontière

pleted, with a branch reaching the Canadian boundary at Pembina, and I have recently read in a newspaper that the said branch will be completed during the present year, a certain class of immigrants will pour into British territory, which it is not our interest to have. What has taken place in Texas will be repeated in this instance, and we all know that Texas was wrung from Mexico by the influx of immigrants, who went there in such numbers as to create a majority adverse to the Mexican rule, and it is to prevent a similar result that it is important that we should have a road of our own to carry thither our own people. I will ask permission of the Senate to read extracts from a pamphlet I have in my hand, by which it will be seen what is the feeling of the Americans on this subject: "The Northern Pacific Railway is advantageously situated for the early development of a very extensive area, reaching far into the British possessions on the north, and presenting a clear field, to the south, of millions of acres of land adjacent to it, to be made a feeder to this line by means of a branch road. The valley of the Red River, which runs almost due north into Canada, embracing one of the finest wheat regions in the world, will, of itself, for ever ensure to the eastern end of the road a profitable trade; and the construction of a north and south railroad through the Red River Valley, connecting the main trunk with the region around Lake Winnipeg, will add largely to the business of the Northern Pacific line. The elevation of isothermal lines has shown that the northern boundary of the United States, latitude 49°, an imaginary line, instead of being the northern boundary of cultivable lands and habitable climate, runs south of a vast body of very superior quality of arable territory, only needing railroad facilities for its successful development. Extensive settlements are already there knocking at the door, asking American enterprise to open it and unite their commercial destinies with ours. The age of railroads has sealed the doom of political lines of demarcation, and the progress of events is gradually but surely disseminating on this continent that spirit of self-government, the sure offspring of increasing popular intelligence, which must eventually, and perhaps very soon, remove the frail barriers which now separate the United States and Canada as Governments; but whether the two countries shall or shall not unite speedily in efforts to develop the region lying along the present boundary on both sides between the two countries and thus practically remove it."

Hon. Mr. Sanborn—Does the honourable Senator coincide with those views?

canadienne à Pembina sera achevé, et j'ai lu récemment dans un journal que ledit embranchement le serait dès cette année, une certaine classe d'émigrants affluera dans le territoire de la Colombie-Britannique, ce qui n'est pas à notre avantage. Ce qui s'est produit au Texas se répéterait dans cette circonstance et nous savons tous qu'une affluence d'émigrants venus en si grand nombre créer une majorité hostile à l'autorité mexicaine, ont arraché le Texas au Mexique, et c'est pour prévenir un résultat semblable qu'il est important d'avoir notre propre chemin de fer afin de transporter nos gens sur notre territoire. J'ai en main une brochure et je demande la permission du Sénat d'en lire des extraits qui montreront quelle est l'opinion des Américains à ce sujet: «Le chemin de fer Northern Pacific est bien situé pour permettre le développement prochain d'une très vaste région, étant donné qu'il se rend loin dans les territoires britanniques du nord, que des millions d'acres de terre qui lui sont adjacentes s'étendent à perte de vue au sud et qu'elles seront desservies par cette ligne au moyen d'un embranchement. La vallée de la rivière Rouge qui s'étend presque droit au nord du Canada, en longeant une des plus belles régions de blé au monde, s'assurera pour toujours un commerce profitable vers l'est; et la construction d'un chemin de fer traversant la vallée de la rivière Rouge du nord au sud en reliant la route principale à la région du lac Winnipeg profitera à la ligne Northern Pacific. La hauteur des lignes isothermes montre que la frontière nord des États-Unis, une ligne imaginaire à la latitude 49° au lieu d'être la frontière nord des terres cultivables et du climat habitable, s'étend au sud d'une vaste étendue de terres arables de qualité remarquable qui n'attendent que l'aménagement du chemin de fer pour connaître un développement fructueux. Une colonisation d'envergure s'annonce déjà, en demandant à l'entreprise américaine de la commencer et d'unir nos deux destinées commerciales. L'époque des chemins de fer a décidé du sort des lignes de démarcation politiques, mais le cours des événements propage graduellement mais sûrement sur ce continent l'esprit d'autonomie, le jaillissement véritable de l'intelligence populaire grandissante, qui peut, éventuellement et peut-être très tôt, enlever les obstacles fragiles qui séparent présentement les gouvernements des États-Unis et du Canada; mais le fait que les deux pays doivent rapidement unir ou non leurs efforts en vue de développer la région située des deux côtés de la frontière actuelle entre les deux pays et ainsi la faire pratiquement disparaître n'est pas connu.»

L'honorable M. Sanborn: Est-ce que l'honorable sénateur est d'accord avec ces opinions?

Hon. Mr. Chapais—Certainly not, and it is precisely for that reason that I advocate the building of this, our road. Well, honourable gentlemen, with views such as those expressed in this pamphlet, I must say that, if the Government of Canada had neglected the opportunity of acquiring British Columbia and the North-West Territories, and delayed to establish immediately a railway line of communication between those territories and the other provinces of the Dominion, they would have been untrue to the people of this country and undeserving their confidence, but I am quite sure the people will ultimately approve what has been done with respect to this question of railway and union with British Columbia. As I have already said, the intention of the Government is to have this road constructed by private companies, and to grant lands, therefore, and give a moderate subsidy in cash. There is nothing unusual nor impracticable in this scheme, for the Northern Pacific Railway, now being built in the United States from Duluth to the Pacific, is so constructed by means of grants of lands. The United States Government granted the Company lands amounting to 25,600 acres in the territories, and to one-half that amount, or 12,800 acres in each state through which the road passes. There has been no money grant, and what can be done in the United States can also be done on our side of the line for the same purpose. If our neighbours can thus construct a railway of 2,000 miles long by means of grants of land only, I ask why should we not be able to do the same, with an addition of a moderate subsidy in cash? And if an American company finds it of its interest to make a branch railway to come to our own territory, why could we not construct one ourselves? By the construction of the railway now, the value of the lands will be increased, and by this means they will suffice for themselves to provide for its construction. British Columbia has agreed to grant fifteen million acres of land along the route, and they will be sufficient, or nearly so, for the construction of their part of the road. Immigrants will settle along the road, and thus it will prove a lasting benefit to British Columbia and Canada. Here is what we may expect from the arrangement entered into. The road is to be 2,500 miles long. Twenty miles on each side of the road, will make 64 million of acres. By giving a company every alternate lot of twenty miles, the quantity given will be 32 millions of acres, which being put down at \$1 per acre, as estimated yesterday by the honourable Senator for Grenville, makes \$32,000,000; and if the Government grant also a cash subsidy, as has been said, of \$10,000 per mile of railway, this will amount to \$25,000,000, making an aggregate amount of \$57,000,000, leaving in the possession of the Government, thirty two millions of acres in their alternate lots.

L'honorable M. Chapais: Sûrement pas, et c'est précisément pour cette raison que je recommande la construction de notre chemin de fer. Donc, honorables sénateurs, devant un point de vue comme celui qui est exprimé dans cette brochure, je dois dire que si le gouvernement du Canada laisse échapper l'occasion d'obtenir la Colombie-Britannique et les territoires du Nord-Ouest, et s'il tarde à établir immédiatement une ligne de communication par voie ferrée entre ces territoires et les autres provinces de la Puissance, il serait infidèle à la population de cette région et indigne de leur confiance; mais je suis tout à fait certain que la population approuvera finalement ce qui a été fait sur la question du chemin de fer et de l'union avec la Colombie-Britannique. Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a l'intention de faire construire cette route par des compagnies privées, de concéder des terres à cette fin et d'accorder une modeste subvention en argent. Il n'y a rien d'anormal ni d'irréalisable à ce projet, parce que le chemin de fer Northern Pacific qu'on construit présentement aux États-Unis entre Duluth et le Pacifique est ainsi construit, au moyen de concession de terres. Le gouvernement des États-Unis a concédé 25,600 acres de terres dans les territoires et la moitié, soit 12,800 acres, dans chaque état où passe le chemin de fer. Il n'y a eu aucune subvention, et ce qu'il est possible de faire aux États-Unis peut aussi être fait de notre côté à cet effet. Donc, si nos voisins peuvent construire un chemin de fer de 2000 milles au moyen de concession de terres seulement, je me demande pourquoi nous ne serions pas capables de faire la même chose, avec une modeste subvention en plus? Et si une compagnie américaine juge que c'est à son avantage de faire un embranchement de chemin de fer conduisant à notre propre territoire, pourquoi ne pas en construire un nous-mêmes? La valeur des terres augmentera lors de la construction du chemin de fer et, par ce moyen, elles suffiront à subvenir elles-mêmes à sa construction. La Colombie-Britannique accepte de concéder quinze millions d'acres de terres le long du parcours, ce qui suffira ou presque à la construction du chemin de fer dans cette partie du territoire. La Colombie-Britannique ainsi que le Canada profiteront longtemps du fait que les immigrants s'établiront le long du chemin de fer. Voici ce que nous pouvons espérer de l'accord intervenu. Le chemin de fer doit s'étendre sur 2,500 milles. On compte vingt milles de chaque côté du chemin, soit une superficie de 64 millions d'acres. Si, à tous les deux lots, on concède un terrain de vingt milles à une compagnie, au total elle obtiendra, comme l'estimait hier l'honorable sénateur de Grandville, 32 millions d'acres évalués à un dollar l'acre, soit \$32 millions; et si le gouvernement alloue, aussi comme on l'a mentionné,

une subvention de \$10,000 pour chaque mille de chemin de fer, soit \$25 millions, la somme totale sera de \$57 millions, ce qui laissera au gouvernement 32 millions d'acres à tous les deux lots.

But I think that the lands granted will sell, on an average, at about \$1.50 per acre, making \$48,000,000; which, with the \$25,000,000 of money grant, will leave only \$27,000,000 to be furnished by the company or companies undertaking the construction of the railway, if estimated at \$100,000,000; and if at the cost of the Northern Pacific, \$21,000,000. Well, this is not an extravagant sum, and I think we can easily find companies to undertake the construction of the road at the condition mentioned. In corroboration of these opinions, I beg to submit the following extract: The Illinois Central received a land grant of 2,595,000 acres, mainly treeless or waterless prairies. Sales from this grant, up to January 1, 1869, amounted to \$23,793,255, including interest on deferred payments, and there remained unsold 526,690 acres, worth \$10 per acre. In other words, the Illinois Central's grant of 2,595,000 acres, when all sold, will have yielded the company fully \$30,000,000, an average of more than \$11 per acre, and more than the total cost of building the road.

Much has been said in connection with the building of the Intercolonial road, and much exaggeration has been indulged in. The scheme, it seems to me, is large enough in itself, and its opponents ought not to prejudice public opinion by adding imaginary figures to its real proportions. Here, again, I am in a position to show things in their true light. The Honourable Senator for Wellington, Hon. Mr. Sanborn, said yesterday that the Northern Pacific Railroad offered on this question a fair mode of comparison. Well, it is exactly the official approximate estimate of the cost of that road that I am now going to consider. From Duluth on Lake Superior to Puget Sound on the Pacific, the distance is two thousand miles, divided into six sections, the cost of which, respectively, is given in detail and recapitulated as follows:

Grading, masonry, bridging, track and ballast	\$ 60,320,000
Sidings	4,200,000
Contingencies, including Superintendence and Engineering.....	5,000,000
Telegraph Line	600,000

Mais je crois qu'en moyenne, les terres concédées se vendront environ \$1.50 l'acre, soit \$48 millions au total qui, une fois qu'on y ajoute les \$25 millions de subventions, ne laisseront à la compagnie ou aux compagnies qui se chargeront de la construction du chemin de fer que \$27 millions à déboursier ou \$21 millions si c'est la Northern Pacific et ce, si le coût total s'élève toujours à \$100 millions. Ma foi, la somme n'est pas exorbitante et je crois qu'on peut facilement trouver des compagnies qui voudront, aux conditions mentionnées, se charger de la construction du chemin de fer. Afin de renforcer ce point de vue, qu'il me soit permis de soumettre l'extrait suivant: L'Illinois Central a reçu une concession de terre de 2,595,000 acres constituée en grande partie de prairies sans arbre ni eau. Jusqu'au 1^{er} janvier 1869, les ventes faites à partir de cette concession ont rapporté \$23,793,255, ce montant comprenant les intérêts sur les paiements par versements échelonnés. Il restait donc 526,690 acres à \$10 l'acre à vendre. En d'autres mots, une fois que toute la concession de 2,595,000 acres de l'Illinois Central sera vendue, une somme totale de \$30 millions reviendra à la compagnie, soit une moyenne de plus de \$11 l'acre et davantage que le coût global de la construction du chemin de fer.

On a beaucoup parlé de la construction du Chemin de fer Intercolonial et ce, de façon bien exagérée. Le projet est, en lui-même assez imposant, selon moi, et les détracteurs ne devraient pas porter atteinte à l'opinion publique en gonflant les chiffres. Ici, encore une fois, je suis à même de révéler les choses sous leur vrai jour. L'honorable sénateur de Wellington, l'honorable monsieur Sanborn, a déclaré hier que le chemin de fer du Northern Pacific donne sur ce point un assez bon exemple de comparaison. Je vais maintenant examiner l'approximation officielle du coût de ce chemin de fer. La distance qui sépare Duluth sur le lac Supérieur de Puget Sound sur la côte du Pacifique est de deux mille milles. Les travaux de cette construction sont répartis en six catégories dont je vous donne le coût en détail:

Régilage, maçonnerie, construction de pont, voies et empierrement	\$60,320,000
Voies de service	4,200,000
Frais imprévus y compris surveillance et ingénierie.....	5,000,000
Ligne télégraphique	600,000

Buildings	3,312,000	Bâtiments	3,312,000
Rolling stock	3,615,000	Matériel roulant.....	3,615,000
<hr/>		<hr/>	
Forming the amount of	\$ 76,047,000	Le tout s'élevant à.....	\$76,047,000
To which is added interest on bonds over receipts during con- struction	7,230,000	Somme à laquelle sont ajoutées les recettes déduites durant la cons- truction	\$ 7,230,000
<hr/>		<hr/>	
Total	\$ 83,277,000	Total.....	\$83,277,000
Now if we apply those figures to our own road, which is 500 miles longer, and add for that purpose the apportionate amount, viz:	20,814,250	Si nous appliquons maintenant ces chiffres à notre chemin de fer qui a 500 milles de plus et si, à cet effet nous en ajoutons le montant pro- portionnel, à savoir:.....	\$ 20,814,250
<hr/>		<hr/>	
The exact figure to which we arrive is	\$ 104,091,250	Nous arrivons exactement au mon- tant suivant:.....	\$104,091,250
Less 10% discount on American money, in round number	10,091,250	Nous enlevons environ 10% d'es- compte sur l'argent américain, soit ..	\$ 10,091,250
<hr/>		<hr/>	
We have the real approximate cost of the road	\$ 94,000,000	Nous obtenons le coût approximatif réel du chemin de fer, soit.....	\$ 94,000,000

The honourable member for Toronto (Hon. Mr. Macpherson) said yesterday that there was nothing in the resolutions to commit us to the construction of the whole length mentioned by me, but that we would only be bound to connect the seaboard of British Columbia with the railway system of Canada, and that it could be done through the American Pacific Railway when built from Pembina to Fort Garry. Well, I do not deny that this would be a proper way to make a temporary connection, but only until it would be possible for us to have a road of our own on our territory. The construction of the road from Fort Garry to the Rocky Mountains is admitted to be an easy task, but the route from the Rocky Mountains to the Pacific coast has been made a bugbear of to deter the members of this House from voting for the resolutions. I know that the part of the route west of the Rocky Mountains is difficult to overcome; but I know also that the easiest pass through those mountains is to be found on our territory. The Yellow Head pass is comparatively easy and is only 3,600 feet above the sea, and it is so easy that when the gold fields of British Columbia were discovered, a party of more than one hundred emigrants, with baggage and live-stock, went through it, and only found that they had crossed it when they were on the other side, and they reached Fraser River without any impediment or trouble. The distance from Fort Garry to the Rocky Moun-

L'honorable sénateur de Toronto (l'honorable monsieur Macpherson) affirmait hier que rien dans ces propositions ne nous engageait à construire le chemin de fer sur toute la longueur que j'ai mentionnée, mais que nous ne serions tenus qu'à relier la côte de la Colombie-Britannique au réseau ferroviaire du Canada. La liaison serait possible grâce à l'American Pacific Railway, une fois que la ligne entre Pembina et Fort Garry sera achevée. Enfin, je ne nie pas que ce soit une bonne façon d'établir une liaison provisoire, mais seulement jusqu'à ce qu'il nous soit possible d'avoir notre propre chemin de fer sur notre territoire. La construction du chemin de fer entre Fort Garry et les montagnes Rocheuses ne présente pas de problème, mais certains ont fait de la voie qui relierait les Rocheuses au littoral du Pacifique un objet d'épouvante afin de décourager les membres de cette Chambre d'adopter les propositions à ce sujet. Je sais que le tronçon de route situé à l'ouest des Montagnes Rocheuses est difficile à franchir; mais je sais également que la voie d'accès la plus facile pour traverser ces montagnes se trouve sur notre territoire. Le col de Yellow Head, à seulement 3,600 pieds d'altitude, est relativement facile d'accès et ce, à tel point que, lors de la découverte des régions aurifères de la Colombie-Britannique, un groupe de plus de cent émigrés, bagages et bétail en surplus, n'ont réalisé qu'ils l'avaient traversé qu'une fois arrivés de l'autre côté; c'est ainsi qu'ils ont atteint le fleuve Fraser

tains, 1,125 miles, is of an easy character, and the 600 miles following through the sea of Mountains, as it has been called, is difficult, but much less so on our side than on the American territory, where two lines are being constructed. As for the argument advanced that emigrants might use the American railway to reach Fort Garry and the Pacific, I must say that if it was found impossible to construct a road of our own, it would certainly be an advantage to use it, but if that construction is possible, as I am quite convinced it is, it would be far more in our interest to build it and control it than to be dependent on a line held by strangers. The still fresh remembrance of the impression produced on me by the reading of a certain document of recent date, and emanating from a kind neighbour, has strongly impressed that necessity on my mind. The argument adduced that it was proposed to construct a road through an unknown country, the difficulties of which would be insuperable, in my opinion has but very little weight. I think that we may say that there is now nothing impossible to railway engineers of the present day. When we see that, within ten years, a tunnel has been pierced through the Alps for the passage of a railway, at an immense cost, and that during the progress of the boring of the reputed insuperable wall, the construction of a railroad has allowed the daring engine to awake the echoes of the undisturbed solitude of the Simplon, we may say that the construction of a Pacific Railway through the Rocky Mountains is a comparatively easy task. As for the climate and the nature of the soil of British Columbia, I can prove that they are most favourable to colonization. Here is what I find on these subjects in the report of the Engineer of the Central Pacific Road, already quoted. The summer isothermal line of 70° reaches the Valley of the Saskatchewan about latitude 51°. The same isothermal passes through Chicago, Cleveland, Harrisburg and Pennsylvania, on this continent, and through Southern France, Lombardy, and the great wheat growing districts of Southern Russia. These valuable Canadian territories, which, for the want of adequate investigation, have hitherto been regarded as valueless, are destined, within a reasonable period, to perform an important part in the progress of agriculture and commerce on this continent. Lines of latitude are no longer the sole guides in estimating the climatic characteristics or producing qualities of regions to the North, since experience has shown that the chilling effect of high latitude, so marked on the Atlantic coast, is obviated by the influence of the Pacific Ocean, and perhaps other causes not yet thoroughly elaborated or understood. Because the Rocky Mountains intervene between Canada and British Columbia, it must not be inferred that the whole colony is of the

sans encombre. La distance de 1,125 milles, séparant Fort Garry des Montagnes Rocheuses est facile à franchir et les 600 milles suivants qui traversent la mer de montagnes (comme on l'a dénommée) sont difficiles d'accès, mais beaucoup moins du côté du Canada que de celui du territoire américain où la construction de deux lignes est présentement en cours. Quant à l'argument invoqué qui veut que les émigrés soient tentés d'utiliser le chemin de fer américain pour atteindre Fort Garry et le Pacifique, je dois avouer que s'il s'avérait impossible de construire notre propre chemin de fer, nous aurions certainement avantage à nous servir de celui-là, mais si la construction devient possible, comme j'en suis tout à fait persuadé, il serait beaucoup plus dans notre intérêt de le bâtir et de le contrôler plutôt que d'être subordonné à une ligne possédée par des étrangers. Le souvenir encore tout récent de l'effet qu'a produit sur moi la lecture d'un document nouvellement écrit qui m'a été prêté par un aimable voisin m'a fortement fait sentir la nécessité d'avoir notre chemin de fer. L'argument alléguant que l'on se proposait de construire un chemin de fer dans un pays inconnu où l'on devrait faire face à des difficultés insurmontables, n'a à mon avis que très peu de poids. Je crois que l'on peut maintenant affirmer qu'aujourd'hui rien n'est impossible pour les ingénieurs. Quand on pense qu'en moins de dix ans, un tunnel a été creusé à travers les Alpes à un coût exorbitant afin de permettre le passage d'un chemin de fer et qu'au cours des travaux de forage du mur considérés comme impossibles la construction du chemin de fer a permis à l'audacieuse locomotive d'éveiller les échos du Simplon, silencieux jusqu'à ce moment-là, nous pouvons déclarer que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers les montagnes Rocheuses est une tâche relativement simple. Quant au climat et à la composition du sol de la Colombie-Britannique, je peux prouver qu'ils sont très favorables à la colonisation. Voici ce que j'ai relevé à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur de la Central Pacific Road, déjà cité. En été, l'isotherme de 70° atteint la vallée de la Saskatchewan à 51° de latitude. Ce même isotherme traverse Chicago, Cleveland, Harrisburg et la Pennsylvanie sur notre continent, le midi de la France, la Lombardie, et les grandes régions de la Russie méridionale réservées à la culture du blé. Ces riches territoires canadiens qui, faute d'enquêtes convenables, ont jusqu'à présent été considérés sans valeur aucune, sont destinés d'ici quelque temps à jouer un rôle important au niveau de l'évolution de l'agriculture et du commerce sur ce continent. La latitude n'est plus l'unique critère d'évaluation des traits caractéristiques climatiques ou des valeurs productives des régions du nord, depuis qu'on a prouvé que l'action du froid qui, sous une latitude élevée, est si prononcée sur le littoral de

same character as those Mountains, and is unfit for colonization purposes. When, for instance, a traveller visits the Saguenay River and looks at its high rocky walls, he cannot conceive that the country behind is of such a splendid character as it has proved to be, round Lac St-Jean and elsewhere. Well, it is the same with British Columbia and the territories north of Lake Superior, for the whole length of the road, and I have proved that once the Rocky Mountains are passed, the country is as favourable as any part of Canada with respect to climate, soil, timber, etc. Referring again to the route of the Pacific road, I firmly believe that an easy passage will be found on proper surveys being made. I may mention, as the result of surveys in parts of the country better known than the Rocky Mountains and the region between Fort Garry and Lake Temiscaming, that part of the country which has been so long settled, the Temiscouata road, which was used for fifty years as the only means of inland communications between Canada and New Brunswick, had been established on "a sea of mountains", and nobody knew of a better route. But when later engineers explored the country, they found a perfectly level tract, and this route is now followed. The same may be said of the road between Quebec and Lac St-Jean. Up to a recent date, it was thought that the country between Quebec and Lac St-Jean was so broken and hilly that no practicable road could be built, and an exploration party sent by the honourable member opposite me (Hon. Mr. Letellier de St Just), while he was in the Government, reported unfavourably on the subject; and the party themselves were on the verge of perishing by famine and hunger, but for the timely assistance they received from some bushmen they met in the woods. Well, some time after my entering the Government, a gentleman came to me and assured me of the existence of a favourable route for the construction of a road. I was at first disinclined to spend any more money for that purpose, after the results of three previous surveys, but the gentleman spoke so confidently that I, at last, consented to authorize another trial, and, I must say, that the survey was highly successful and resulted in the construction of the present beautiful road to Lac St-Jean. The name of the man who had found the route is Jean Gagnon, and I feel much pleasure in publicly acknowledging the services he has thus rendered to the whole province of Quebec. In view of these facts, I have not the least doubt that an easy passage will yet be found for the Pacific Railway through that section not actually known to travellers and unsurveyed, the section between the Lake of the Woods and Temiscaming. As proof of my opinion and in vindication of the action of the Government in this most important transac-

l'Atlantique, se voit annulée par l'influence de l'océan Pacifique et par d'autres agents qui n'ont peut-être pas encore été tout à fait déterminés ni compris. Étant donné que les montagnes Rocheuses séparent le Canada de la Colombie-Britannique, on ne doit pas conclure que toute la colonie présente les mêmes traits physiques que ceux des Rocheuses et qu'elle est impropre à la colonisation. Lorsque, par exemple, un voyageur se rend au Saguenay et qu'il voit ses falaises, il ne peut s'imaginer que la région arrière est autour du Lac St-Jean et ailleurs comme on le sait, d'une magnifique splendeur. Eh bien, il en va de même pour la Colombie-Britannique et pour tous les territoires situés au nord du lac Supérieur sur la totalité du chemin et j'ai prouvé qu'une fois les montagnes Rocheuses traversées, le pays est aussi favorable que n'importe quelle autre partie du Canada quant au climat, au sol, au bois, etc. Pour revenir à la route du chemin de fer Canadien du Pacifique, je crois fermement qu'on trouvera un passage facile d'accès grâce à des études menées convenablement. Je tiens à mentionner que, par suite d'études effectuées dans certaines parties du pays mieux connues que les Rocheuses et la région située entre Fort Garry et le lac Témiscamingue, dans cette partie du pays colonisée depuis si longtemps, le chemin de fer Témiscouata qui pendant 50 ans a été le seul moyen de communication intérieur entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, avait été établi dans «une mer de montagnes» et personne ne connaissait une meilleure route. Mais quand d'autres ingénieurs ont exploré le pays, ils ont découvert un terrain parfaitement uni et depuis, c'est cette route qu'on utilise. On peut en dire autant du chemin reliant Québec et le lac St-Jean. Jusqu'à récemment, on croyait que le territoire entre Québec et le lac St-Jean était tellement accidenté et montagneux qu'aucun chemin de fer praticable ne pouvait y être construit. L'honorable sénateur assis en face de moi (l'honorable monsieur Letellier de St Just), au moment où il faisait partie du gouvernement, a envoyé une équipe d'explorateurs qui a présenté un rapport défavorable à ce sujet; le groupe en question était même sur le point de mourir de faim lorsqu'il a été secouru à temps par des bûcherons qu'ils ont rencontrés dans les bois. Enfin, peu de temps après mon entrée au Gouvernement, un homme est venu me trouver et m'a assuré de l'existence d'une route qui serait propice à la construction d'un chemin. J'étais au début peu disposé à dépenser d'autre argent pour ce projet, surtout après les résultats obtenus à la suite des trois études précédentes, mais cet homme parlait avec tant d'assurance que j'ai finalement consenti à autoriser une autre étude. Je dois dire que cette dernière a été très réussie et qu'elle a entraîné la construction du magnifique chemin actuel menant au lac St-Jean.

tion, I feel authorized to quote a few more extracts of an excellent work recently published on "The Red River Country", by Alexander J. Russell, C. E., to show that even this last section represented as "terra incognita" is not so much so as alleged. Speaking of "A Direct Railroad Route to Red River by the Valley of the Ottawa", the writer says:

"The probability of a direct railroad route being found by the valley of the Ottawa, to Red River, has been to a great degree confirmed, as already mentioned, by the recent survey of the Montreal River, a tributary which joins the Ottawa in Lake Temiscaming."¹

Hon. Mr. Skead—Hear, hear. This is the important route.

Hon. Mr. Chapais—This route, for a railway to the Pacific, was, I believe, first proposed by Colonel Carmichael Smith, probably from information obtained from officers of the Hudson's Bay Company. Strictly speaking, a straight line from Montreal to Fort Garry would touch the northerly bays of Lake Superior, near Pic Island and the country along the shore of the lakes, well known to be mountainous and unsuitable for a railway line; but as it is known, the country behind is more favourable, and as the length of the line would not be increased in any appreciable degree by carrying it forty miles further north, and on the contrary, probably be slightly diminished, by having much fewer minor sinuosities from being in better ground, it is assumed that our route would be carried there.

This character of the country, which has long been well known to the officers of the Hudson's Bay Company, and has been confirmed as far as recent surveys of the northerly waters of the Ottawa have extended, is referred to by Provincial Surveyor Herrick in his report of his exploratory survey in the country north of Lake Superior.

He says: "From enquiries made amongst the Indians, as well as from the officers of the Hudson's Bay Company, who have travelled much through the country, I am informed that

¹ A. J. Russell. *The Red River Country*, 3rd ed. Montreal, G. E. Desbarats, 1870, p. 137.

L'homme qui a trouvé la route s'appelle Jean Gagnon et j'éprouve beaucoup de plaisir à le remercier publiquement pour tous les services qu'il rend ainsi à toute la province de Québec. Compte tenu de ces faits, je n'ai pas le moindre doute qu'un passage facile sera bientôt trouvé pour le chemin de fer du Pacifique à travers cette section actuellement inexplorée et inconnue des voyageurs. Il s'agit de la section entre le Lac des Bois et Témiscamingue. Pour soutenir mon opinion et justifier les mesures prises par le gouvernement dans cette importante transaction, je me crois autorisé à citer d'autres extraits d'un excellent ouvrage, publié récemment par Alexander J. Russell, i.c., sur «La Région de la Rivière Rouge», pour montrer que même cette dernière section représentée comme une «terre inconnue» ne l'est pas autant qu'on le prétend. En parlant d'«Une voie ferrée vers la Rivière Rouge par la vallée de l'Outaouais» l'auteur dit:

«La construction d'une route directe de chemin de fer entre la vallée de l'Outaouais et la Rivière Rouge est plus que probable, comme l'indique l'inspection récente de la Rivière Montréal, un affluent qui rejoint l'Outaouais dans le Lac Témiscamingue.»¹

L'honorable M. Skead: Bravo. Voici la route importante.

L'honorable M. Chapais: Je crois que cette route pour une voie ferrée vers le Pacifique a été proposée pour la première fois par le colonel Carmichael Smith, probablement à partir de renseignements reçus des agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson. A proprement parler, une ligne droite de Montréal à Fort Garry toucherait les baies au nord du Lac Supérieur, près de l'Île Pic. La région le long des rivages des Grands Lacs est bien connue comme montagneuse et impropre à la construction d'une ligne de chemin de fer mais on sait que la région arrière est plus favorable. En la portant à 40 milles plus au nord, la longueur de la ligne n'augmente pas considérablement, au contraire, elle diminue légèrement à cause de quelques sinuosités mineures qui permettent de passer sur un meilleur terrain, il est à supposer que notre route passera là.

Ce caractère de la région est bien connu depuis longtemps des agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson et il a été vérifié par les derniers relevés des eaux du nord de l'Outaouais; l'arpenteur provincial Herrick mentionne ce caractère dans son rapport sur l'exploration de la région au nord du Lac Supérieur.

Il dit: «A partir d'enquêtes faites chez les Indiens aussi bien que chez les agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson qui ont parcouru la région, je sais qu'après trente à cin-

¹ A. J. Russell. *The Red River Country*, 3rd ed. Montreal, G. E. Desbarats, 1870, p. 137.

after from thirty to fifty miles of hilly country, round Lake Superior, is passed, a level country is reached, which extends from the height of land between Lake Superior and the Red River settlement east for several hundred miles and along the north of the sources of the tributaries to the Ottawa. If then, at any future period, it may be proposed to connect Canada with the Red River settlement by railroad, it does not appear that much difficulty will be experienced on this part of the route".² The same description of the intervening country has long been given by officers of the Hudson's Bay Company, stationed on the northern waters of the Ottawa.

In the unsurveyed region before mentioned, the greatest difficulty will probably be encountered between the River Nipigon and Lac Seul, in the rise to the watershed; but that is necessarily less than five hundred feet, or not more than will be met on the Intercolonial Railway before getting twenty miles from the St. Lawrence.

These details are gone into so fully because it is not generally known that we have a favourable and most direct route to Red River shorter than any other can be.

Therefore, if we do not have a railway through our own territory to Red River, it certainly will not be because we have not a favourable route for it, but for want of sufficient inducements or necessity for making it.

The level clay country of the North, through which this route passes, seemingly for four hundred miles, presents, as yet, no inducement, whatever, to open it. But when the navigation of the Ottawa is improved as far as the Mattawa, two hundred miles above the Capital, a comparative small expenditure will carry, it hundreds of miles further, to the head of Lake Temiscaming. This will entirely change the prospect of settlement, not only of the good lands there, but also eventually of the clay country beyond it, should the soil of that great extent of entirely arable lands prove as capable of improvement by cultivation as other clay soils are.

It is difficult to conceive that a country, fully equal to Finland, with the great water system of the Ottawa leading directly to it, should remain for ever valueless and uninhabited. In spite of the lengthy but important extracts already quoted, I cannot refrain from submitting to you the two following and last ones "I was informed by that experienced officer, Provincial Surveyor Salter, that on making an examination northward beyond the

quante milles de régions montagneuses autour du Lac Supérieur, on atteint une région plane qui s'étend de la ligne de partage des eaux du Lac Supérieur à l'est de la colonie de la Rivière Rouge sur une distance de plusieurs centaines de milles et au nord des sources des affluents de l'Outaouais. Je sais aussi qu'à l'avenir, on peut proposer de relier le Canada à la colonie de la Rivière Rouge par une voie ferrée, et il ne me semble pas que beaucoup de difficulté sera éprouvée sur cette partie de la route."² Les agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson, stationnés du côté des eaux du nord de l'Outaouais, ont longuement donné la même description de la région intermédiaire.

Dans la région inexplorée mentionnée plus haut, la plus grande difficulté sera probablement éprouvée entre la Rivière Nipigon et le Lac Seul, à l'origine de la ligne de partage des eaux; mais elle est nécessairement à moins de cinq cents pieds ou pas plus du chemin de fer Intercolonial à vingt milles du Saint-Laurent.

On donne amplement de détails parce que généralement on ne sait pas que nous avons une route favorable plus directe et plus courte que n'importe quelle autre vers la Rivière Rouge.

Donc, si on n'obtient pas de voie ferrée sur notre propre territoire vers la Rivière Rouge, ce ne sera certainement pas parce qu'il n'y a pas de route favorable mais par manque de motifs ou nécessité d'en créer.

La région plane argileuse du Nord, à travers laquelle cette route passe vraisemblablement sur une distance de quatre cents milles, ne présente pas encore de raison justifiant son ouverture. Mais lorsque la navigation de l'Outaouais sera portée aussi loin qu'à la Mattawa, à deux cents milles de la Capitale, il ne faudra qu'une dépense comparativement minime pour la porter à des centaines de milles plus haut, à la tête du Lac Témiscamingue. Cela changera entièrement l'aspect de la colonie, c'est-à-dire, non seulement celui des terres fertiles mais éventuellement celui de la région argileuse au-delà, si le sol de cette grande étendue de terres entièrement arables s'avère aussi susceptible d'amélioration par la culture que les autres sols argileux.

Il est difficile de concevoir qu'une région, entièrement égale à la Finlande, avec le grand système d'eau de l'Outaouais qui y conduit directement, doive rester à jamais sans valeur et inhabitée. En dépit des longs et importants extraits déjà cités, je ne peux m'empêcher de vous soumettre les deux suivants, les derniers: fonctionnaire expérimenté, l'arpenteur provincial Salter, lors d'un relevé du nord au-delà de la fin de sa ligne de relevé près du 48° degré de

² T. W. Herrick. *Explorations from Sault Ste Marie to Fort William, North Shore of Lake Superior. Report of the Commissioner of Crown Lands of Canada, for the Year 1862. Canada, 1841-66. Parliament. Sessional Papers. S.P. no. 5, App. 41. p. 167.*

² T. W. Herrick.

end of his line of survey near latitude 48° North he entered the level clay country of the north, at about twenty four miles north of his line of survey, and found the surface very gently undulating and covered with a fair growth of tall maple, birch and spruce trees—the upturned roots showing a soil entirely free from stones. From an eminence before entering it there were no hills visible northward, as far as he could explore the horizon with his telescope, and the change from the rugged sterile country and poor growth of woods traversed by the exploring lines run by him and Mr. Sinclair nearly on the parallel of latitude 48° North to the luxuriant woods of level country, was very striking.”

This actual verification of the position and character of the level clay country of the North, midway between the Montreal Railway or west branch of the Ottawa and Lake Superior, is so far very important, confirming, by connection with definite survey, the fact that we have there a good country for a railway line and also for settlement.

The geological survey of Lake Nipigon confirms and corrects the report of its great extent given by Mr. Armstrong. The area of its surface is equal to two-thirds of Lake Ontario. As far as is known by the survey of its shores—about 500 miles of circuit—nearly half of the land on it seems arable; and the presence of trap rock indicates a rich soil—adding much to the extent of land known to be fit for settlement on the proposed direct line of railroad to Red River.

The undertaking of that road is not beyond the means of Canada, far less now than was the undertaking of other large public works some fifteen or twenty years ago. Canada has already carried out works far more costly and important than any other country having the same population, and as she is now much stronger than she was when she undertook those works, I think that she may safely go on in her career of progress and advance. This is the only way by which we may hope to preserve the existence of British rule in Canada, and by which we may hope to live and die under the glorious British flag.

Hon. Mr. Allan—In view of the length of time which this debate has already occupied, I do not propose to trespass upon the attention of the House for more than a few minutes, especially as I cannot hope to throw any additional light on the subject, or to add anything of importance to what has already been said in reference to these resolutions. However, in a matter involving such important interests—affecting not merely one section but the whole

latitude nord, est entré dans une région argileuse plane du nord, à environ 24 milles au nord de sa ligne et il a trouvé le terrain très légèrement ondulé couvert d'une généreuse pousse d'érables, de bouleaux, d'épinettes, et les racines retournées montrent un sol non-pierreux. D'une élévation, aussi loin qu'il pouvait explorer avec son télescope, il n'y avait pas de montagnes visibles au nord; le passage d'une région stérile, accidentée, avec de faibles pousses d'arbres, traversée par les lignes d'exploration qu'il avait tracées avec M. Sinclair presque sur le parallèle de 48° degré de latitude nord, à une région plane couverte d'arbres était très frappant.»

Cette vérification concrète de la position et du caractère de la région plane argileuse du nord, à mi-chemin entre le chemin de fer de Montréal ou le tronçon ouest de l'Outaouais et le Lac Supérieur, est encore très importante et confirme, en rapport avec le relevé exact, le fait que nous avons là une région convenable et pour une ligne de chemin de fer et pour la colonisation.

Le relevé géologique du Lac Nipigon confirme et corrige le rapport sur sa grande étendue donné par M. Armstrong. L'étendue de sa surface est égale aux deux tiers du Lac Ontario. En autant qu'on le sache, grâce au relevé de ses rivages, environ cinq cent milles de pourtour, près de la moitié du terrain semble arable et la présence de roche ignée indique un sol riche, qui ajoute beaucoup à l'étendue de terrain reconnue convenable pour la colonisation sur la ligne droite proposée pour une voie ferrée vers la Rivière Rouge.

L'entreprise de cette route ne dépasse pas les moyens du Canada, beaucoup moins maintenant que ne l'étaient celles d'autres importants travaux publics il y a quelque quinze ou vingt ans. Le Canada a déjà mené à bonne fin des travaux beaucoup plus coûteux et importants que n'importe quel autre pays ayant la même population et il est maintenant plus fort qu'il ne l'était lors de l'entreprise de ces travaux. Je crois qu'il peut continuer sûrement sa course vers le progrès et l'avancement. C'est le seul moyen par lequel nous pouvons espérer préserver l'existence de l'autorité britannique et par lequel nous pouvons espérer vivre et mourir sous le glorieux drapeau britannique.

L'honorable M. Allan: Ce débat a déjà duré longtemps et je n'ai pas l'intention d'abuser de l'attention de la Chambre pour plus que quelques minutes, puisque je ne peux espérer jeter plus de lumière sur le sujet ou ajouter quelque chose d'important à ce qui a déjà été dit en rapport à ces propositions. Cependant, dans une question qui comporte des intérêts aussi considérables et qui n'affecte pas simplement une région mais toute la Puissance et surtout la

Dominion, and especially the province with which I am more immediately connected, I am reluctant to give a silent vote, and shall, therefore, ask your indulgence for a few moments whilst I state, very briefly, the considerations which induce me to support the resolutions and vote against the amendment proposed by my honourable friend from Grandville. In the first place, I consider the annexation of British Columbia as absolutely necessary to complete the great work of Confederation—a work in which all those who took part in it have reason to feel no small pride. Of all the acts of the public men of this country, irrespective of party, I know of none to which they may look back with more pride and satisfaction than to those measures which have, so far, successfully resulted in laying the foundations of a great British North American nationality on this continent. I am aware that there are many able and honest men, both in Canada and the Maritime Provinces, who were opposed to Confederation at the outset, but, with scarcely an exception, all of them have now accepted the situation, and have shown their readiness to direct their best energies to strengthen and build up the new Dominion. Those who, from the first, have taken an active part in supporting Confederation, have every reason to feel satisfied at the results which have been already attained. Any unprejudiced person looking back to what has taken place since 1867 cannot but acknowledge that great and increasing prosperity has marked the course of the Dominion since that period. The trade between the inland and Maritime Provinces has been developed to a wonderful extent, and we have every reason to hope that it will assume immense proportions, and the result of Confederation, so far, instead of being a source of ruin and bankruptcy, as some of its opponents were so fond of prophesying, has been a gradual but steady increase in the trade and commerce and the national prosperity of the whole Dominion. But I do not look upon the improvement in our national condition as the only important result proceeding from Confederation. There are other conditions which I view as of equal, if not greater, importance. No reflecting man, looking upon our geographical position in reference to the powerful republic on our southern borders, and considering the many changes which have taken place both in the circumstances of the country and in our relations towards the Mother Country, but must repeatedly have asked himself within the past few years, what is to be the future of Canadians and their descendants on this continent? I venture to affirm that it is the earnest hope and wish of the vast majority of the people of this country that the connection, which has so long subsisted between us and the glorious Empire of which we form a part, may long continue as it is now. (Cheers.) But

province à laquelle je suis lié, j'hésite à donner un vote non motivé et je dois, donc, demander votre indulgence pendant que j'expose très brièvement les considérations qui me poussent à appuyer les propositions et à voter contre l'amendement proposé par mon honorable ami de Grandville. En premier lieu, je considère que l'annexion de la Colombie-Britannique est une nécessité absolue pour compléter le grand projet de la Confédération, projet dont les participants peuvent être fiers. De tous les actes posés par les hommes publics de ce pays, indépendamment du parti, il n'y a rien qu'ils ne peuvent réclamer avec autant d'orgueil et de satisfaction que les mesures qui ont eu comme heureux résultat la fondation de la grande nationalité nord-américaine britannique. Je sais qu'il y a bien des hommes capables et honnêtes, au Canada et dans les provinces Maritimes, qui, au début, étaient opposés à la confédération, mais depuis, ils ont presque tous accepté la situation et se sont empressés de diriger le meilleur de leurs forces à la construction et au renforcement de la nouvelle Puissance. Ceux qui, dès le début, ont pris une part active à la confédération, ont toutes les raisons de se sentir satisfaits des résultats déjà obtenus. N'importe quelle personne qui jette un regard sur ce qui s'est produit depuis 1867 ne peut que constater la grande et accroissante prospérité qui a marqué le pays depuis cette période. Le commerce entre l'intérieur et les provinces Maritimes a pris une extension étonnante et nous avons tout lieu d'espérer qu'il prendra d'immenses proportions; jusqu'à maintenant, au lieu d'être une source de ruine et de faillite, comme certains de ses adversaires l'avaient prédit, le résultat de la Confédération montre un accroissement graduel mais constant du commerce et de la prospérité nationale dans toute la Puissance. Cependant je ne considère pas l'amélioration de notre condition nationale comme le seul résultat important découlant de la confédération. Il y a d'autres résultats que je considère d'importance égale sinon plus grande. Tout homme réfléchi qui compare notre situation géographique à celle de la puissante république voisine du sud et qui constate les nombreux changements qui se sont produits à la fois dans le pays et dans nos relations avec la mère-patrie, au cours des dernières années, ne peut que s'interroger sur l'avenir des Canadiens et de leurs descendants sur ce continent. J'affirme que le souhait le plus sincère de la majorité de nos concitoyens est que nous continuions d'entretenir les bonnes relations que nous avons développées avec le glorieux Empire dont nous faisons partie. (Bravo!) Mais si jamais il advenait que nous abandonnions le statut de colonie, je suis persuadé que tous les habitants de la Puissance voudront conserver notre identité nationale en tant que confédération de l'Amérique britannique (D'accord!)—une confédération composée

if the time ever does arrive when we shall have grown out of that state, it will, I am persuaded, be equally the earnest wish of all the people of the Dominion that we should then preserve our distinct national independence as a British American Confederation (hear, hear)—a Confederation composed of a people whose descendants, we may hope, will exhibit some of the best characteristics of the races from which they have sprung: of the cool-headed, persevering Englishman, the “canny” Scot, the warm, impulsive Irishman, and the gallant sons of brave old France (cheers)—the whole forming a nationality which shall be able to preserve its identity and independence on this continent, and continue for generations to come, as a happy and prosperous people. There are some, I know, who look upon such aspirations as visionary, and who do not participate in them, but I believe they are very few, and that the great majority of the people of this country consider the building up of a great British American Confederation as an object worthy of earnest and patriotic men, whether in or out of Parliament, and that all our policy and legislation should be shaped with that end in view. If these things be so, then no one can doubt that the admission of British Columbia into the Dominion is an actual necessity, that without it the work of Confederation would be altogether incomplete and our position on this continent would be both politically and commercially much less secure and advantageous. Listening attentively to the debate, it appeared to me that the only really serious stumbling block which has presented itself to the minds of the honourable members is the construction of what has been variously called the Trans-Continental, the Inter-Oceanic, and the Canadian Pacific Railway, but it also appears to me, after the best consideration I am able to give this subject, that the obstacles in the way of the successful accomplishment of this great enterprise are not so formidable as to be beyond our powers of surmounting them, and that some of the difficulties suggested have been entirely the creation of honourable gentlemen’s own imaginations. One would suppose from what has been said by the opponents of these resolutions that, if they are carried, we are to rush blindly into the construction of the Pacific Railway without any regard to expense, or the possible burthens which may be imposed upon this country—that we were going into it rashly and without taking time to devise the most economical as well as the most speedy method of carrying it out. It seems to me that there is nothing in these resolutions to justify the conclusions at which some of my honourable friends have arrived. The time must come when we shall have a railway across the continent, entirely through British territory, and complete and

d’un peuple dont les descendants, nous espérons, manifesteront certaines des plus grandes qualités des races dont ils sont issus—le sang-froid et la persévérance des Anglais, la prudence des Écossais, la cordialité et la spontanéité des Irlandais et la vaillance des fils de la bonne vieille France (Bravo!)—le tout constituant une nation capable de conserver son identité et son indépendance, sur ce continent, comme tout peuple heureux et prospère, pour des générations à venir. Je sais qu’il y a des personnes qui considèrent de telles aspirations comme chimériques et ne les partagent pas; je crois que ces gens sont peu nombreux et que, pour la plupart des habitants de ce pays, l’échafaudage d’une grande confédération de l’Amérique britannique constitue un objectif à la mesure des hommes dévoués et patriotiques, actifs ou non dans la vie politique, et que la ligne de conduite et les programmes législatifs du gouvernement doivent être établis en vue de ce projet. Dans ces circonstances, nul ne doute que l’entrée de la Colombie-Britannique dans la Puissance soit une nécessité, sans quoi l’œuvre de la Confédération demeure inachevée et notre situation sur le continent devient politiquement et commercialement moins stable et avantageuse. Après avoir suivi attentivement ce débat, il me semble que le seul obstacle qui se présente à l’esprit des honorables sénateurs soit la construction du chemin de fer, qui a été appelé tour à tour le Transcontinental, l’Interocéanique et le chemin de fer canadien Pacifique. Après avoir prêté grande attention à ce sujet, il me semble aussi que les obstacles à l’heureuse réalisation de ce projet d’envergure ne sont pas si formidables que nous ne puissions les franchir et certains des problèmes soulevés ne sont que des produits de l’imagination de quelques honorables sénateurs. A la suite de ce qui a été dit par les opposants à ces propositions, l’opinion semble être que, si ces mesures sont adoptées, nous nous lançons aveuglément dans la construction du chemin de fer du Pacifique sans tenir compte des dépenses ni du lourd fardeau qu’une telle entreprise représente peut faire peser sur le pays; que nous nous engageons dans ce projet d’une façon irréfléchie et sans prendre le temps de trouver le moyen le plus économique et le plus rapide de le réaliser. Il me semble qu’il n’y ait rien dans ces propositions qui puisse justifier les conclusions qu’ont pu tirer certains de mes honorables collègues. Viendra le jour où nous aurons une voie ferrée qui traversera le continent nord-américain tout entier, en passant par tout le territoire britannique, et une communication complète et directe à l’intérieur même de notre réseau canadien de chemin de fer. Mais, en travaillant à ce projet, pourquoi ne tirerions-nous pas avantage de tous les moyens mis à notre disposition pour établir un lien ferroviaire avec le

direct communication with our Canadian system of railways. But, while working to that end, why should we not make use of all means within our reach to establish a railway connection with the North-West and British Columbia, at the earliest possible day and at the least possible expense? If the American railways afford us any facilities or advantages in doing so, I do not see why we should not make use of them. My honourable friend on my left (Mr. Macpherson) has pointed out that, by availing ourselves of the American lines of railway touching our borders at Pembina, and making the eastern terminus of our own railway for the present to connect with them, we can then build the road from Fort Garry westward, and thus establish communication with British Columbia at a comparatively reasonable cost, and without imposing any excessive burdens upon the Dominion. My honourable friend, I am sure, did not, for a moment, intend to be understood as suggesting the abandonment of a direct line entirely through our own territory, but simply that, for the present, we should avail ourselves of any facilities within our reach, to carry out substantially one of the principal objects of these resolutions, and while doing so, afford ample time and opportunity for exploring and deciding upon the best route for what is confessedly the most difficult part of the whole line, *viz.*, that part of it between Ontario and Fort Garry.

Therefore, honourable gentlemen, it appears to me that if this great work is undertaken in the careful and prudent manner in which I think it may be done, the only really serious difficulty in the proposed scheme for the admission of British Columbia into the Union is done away with, and whatever may be the difference of opinion in respect to other conditions of the union, the objections do not appear to me to be of sufficient force to warrant the rejection. I have great faith in the future of this Dominion, with our fertile soil, our mineral riches, our vast forests, our extensive fisheries and a population rapidly increasing in numbers and wealth. I have no fear but that our resources will be developed to an extent quite sufficient to enable us to meet all our engagements, heavy though they may be. I do not say that we have any right to look forward to a career of uninterrupted prosperity; unfavourable seasons, bad harvests, and occasional depressions in trade, may every now and then interpose a temporary check to our prosperity; but we have no reason to anticipate that it will be more than a temporary check.

Last evening, an honourable gentleman opposite from New Brunswick, read a long extract from one of Sydney Smith's letters in which that witty divine expatiated very bitter-

Nord-Ouest et la Colombie-Britannique le plus tôt possible et aux meilleurs frais. Je ne vois pas pourquoi nous ne nous servirions pas de l'équipement qu'il est possible d'obtenir des compagnies américaines pour faciliter la réalisation du projet. L'honorable sénateur (M. Macpherson), à ma gauche, nous a fait remarquer qu'en empruntant les lignes ferroviaires américaines qui passent près de nos frontières, à Pembina, et, ayant déterminé le terminus est de notre propre ligne, qui servira de trait d'union entre les deux réseaux, nous pourrions, à partir de Fort Garry, construire la voie vers l'ouest et ainsi établir la communication avec la Colombie-Britannique à un coût raisonnable, sans imposer un trop lourd fardeau à la Puissance. Mon honorable collègue, j'en suis sûr, n'a pas voulu un seul instant proposer que nous abandonnions l'idée d'établir une ligne directe qui traverserait tout notre territoire mais simplement que, pour le moment, nous devrions profiter de quelque moyen qui puisse être à notre portée pour réaliser l'un des plus importants objectifs de ces propositions et ainsi d'avoir amplement le temps et l'occasion de sonder les terrains et de décider quel serait le meilleur tracé pour la région qui présente le plus d'obstacles à la construction de la ligne, c'est-à-dire la zone qui se situe entre l'Ontario et Fort Garry.

Il me semble donc, honorables sénateurs, que si cette grande œuvre est entreprise de façon prudente et judicieuse, comme je crois que cela puisse l'être, la seule difficulté dans la proposition sur l'entrée de la Colombie-Britannique dans l'union est éliminée et, quelles que puissent être les différences d'opinions sur la question des conditions de cette union, ces objections ne sont pas assez considérables pour justifier le rejet de la proposition. J'ai confiance en l'avenir de ce pays, avec son sol fertile, un sous-sol riche en ressources minières, ses immenses forêts, son importante industrie de la pêche et une population dont le nombre et la fortune s'accroissent rapidement. De plus, il n'y a pas de doute que l'exploitation de nos ressources naturelles nous procurera les moyens de faire face à tous nos engagements, si considérables soient-ils. Je ne veux pas dire par cela que nous avons droit d'espérer un avenir de prospérité continue car de mauvaises saisons, de maigres récoltes et des dépressions occasionnelles peuvent ralentir notre essor économique; mais nous avons raison de croire qu'un tel état de choses ne serait que temporaire.

Hier soir, un honorable sénateur de l'opposition, du Nouveau-Brunswick, a lu un large extrait d'une des lettres de Sydney Smith dans laquelle cet admirable voyant discours longue-

ly on the worthlessness of Pennsylvanian bonds and American securities in general; and the honourable gentleman, taking that as his text, prophesied that if we passed these resolutions, the time would come when some future Sidney Smith should, in like manner, bemoan himself over worthless Dominion securities and British Columbian bonds! Well, honorable gentlemen are no doubt all familiar with Lord Macaulay's imaginary "New Zealander" sitting amid ruin and desolation, on one of the broken arches of London Bridge, and contemplating the remains of St. Paul's Cathedral and other famous edifices of the once metropolis of the world! But London still stands; and I would fain hope that the honourable gentleman's forecast of the future may take as long to fulfil as Lord Macaulay's and, that the passage of these resolutions, instead of having the baneful effects which he anticipates, will prove but another step in advance in the material prosperity and political power of the whole Dominion.

Hon. Mr. Seymour—It appears to me that the honourable gentleman who has just spoken has forgotten to consider the question of the cost of this scheme of union, and the heavy burthens which it must necessarily entail upon the country. The Postmaster General, who spoke at considerable length on this question, and placed the matter in the best light he could, referred to the advantages of railway communication, and stated that the country had completed a railway system which had cost \$160,000,000. That was entirely new to me. I am not aware that Canada has ever completed such a system; but I do know that \$20,000,000 were advanced as a loan to certain railway companies, and this sum still remains unpaid up to this moment. My honourable friend has also stated in a very positive manner that the country is abundantly able to construct the proposed railway; and the honourable gentleman went back to the history of this country from the union of the Canadas, when there was a debt of over \$5,000,000. I will not follow my honourable friend so far back as 1841. I can show, however, that there has been a rapid increase of debt and that our assets amount really to nothing. I will follow my honourable friend to 1854, which was an eventful period in the history of this country—it was the time of the formation of the Cartier-Macdonald coalition—it was also a time when nearly all the public improvements of this country, including the canals and railways, were completed. In 1854, our debt, direct and indirect, was \$38,000,000. At the date of Confederation, our debt was \$73,390,000, showing an average increase of \$2,500,000 a year for twelve years, at a time, too, when compara-

ment et âprement sur le peu de valeur des obligations de la Pennsylvanie et des fonds américains en général; et l'honorable sénateur, en se basant sur cet exemple, a prédit que, si nous adoptons ces mesures, un jour viendra où quelque autre Sydney Smith déplorera de même le peu de valeur des fonds de la Puissance et des obligations de la Colombie-Britannique! Les hommes de bien et de mérite ont sans doute entendu parler du personnage imaginaire de Lord Macauley, le Néo-Zélandais assis sur un des arcs démolis du pont de Londres, au milieu de ruines et de dévastation, contemplant les décombres de la cathédrale de Saint-Paul et des autres édifices fameux de cette ville qui jadis avait été la métropole du monde! Mais Londres demeure et j'ose espérer que l'avenir que prévoit l'honorable sénateur mette autant de temps à se réaliser que celui de Lord Macauley et que l'adoption de ces propositions, plutôt que de produire les effets désastreux qu'anticipe mon collègue, ne sera qu'un pas en avant dans la marche vers le progrès matériel et le pouvoir politique de toute la Puissance.

L'honorable M. Seymour: Il me semble que l'honorable sénateur qui vient de parler a négligé d'aborder la question du coût du projet d'union et de la lourde charge qui s'ensuivra et qui pèsera certes sur le pays. Le ministre des Postes, qui a discourt longuement sur cette question en tâchant de la présenter sous un jour favorable, a rappelé les avantages de la communication par voie ferroviaire et a rapporté que le pays avait déjà complété la construction d'un réseau dont le coût s'était élevé à \$160,000,000. J'ignorais jusqu'alors ce fait—je n'étais pas au courant que le Canada ait jamais effectué de tels travaux. D'autre part, je sais qu'un prêt de \$20,000,000. a été accordé à certaines compagnies de chemin de fer et que cette somme n'a pas encore été remboursée. Mon honorable ami a aussi déclaré, d'une façon très positive, que le pays est en mesure de construire le chemin de fer projeté. Mon collègue a ensuite fait un retour en arrière dans l'histoire de notre pays jusqu'au moment de l'union des deux Canadas alors qu'il y avait une dette de plus de \$5,000,000. Ma rétrospection n'ira pas aussi loin dans le passé que celle de mon ami, c'est-à-dire jusqu'en 1841. Par contre, je peux démontrer que notre dette s'est accrue rapidement et que notre actif est vraiment très minime. Je vais retourner en arrière, comme l'a fait mon honorable collègue, jusqu'en 1854, période mémorable dans notre histoire, au moment de la formation de la coalition Cartier-MacDonald, à une époque aussi où la plupart des travaux publics importants, entre autres les canaux et les chemins de fer, ont été terminés. En 1854, notre dette, directe et indirecte, s'élevait à \$38,000,000. Au moment de la Confédération, le montant avait atteint \$73,390,000

tively little money was being expended for public improvements. This shows that the Government were really borrowing to pay current expenses and interest. The same state of things has continued since Confederation—the average increase is \$10,000,000 a year. The total debt is now at least \$100,000,000.

Hon. Mr. Campbell—No, more like \$80,000,000.

Hon. Mr. Seymour—It is at least \$100,000,000. Some say it is nearer \$120,000,000. There has also been a large increase of taxation since the period of 1854, and the Dominion has really little or nothing in the shape of productive assets to show for its enormous debt. Under these circumstances, I would like to know how this road to the Pacific is to be constructed, for it will cost from \$100,000,000 to \$150,000,000, which must be provided out of the revenues of this country. ("No, No" from the government benches.) It must be remembered, too, that since Confederation, we have agreed to build the Intercolonial Railway—the railways in the provinces of Nova Scotia and New Brunswick are all Government works, which we have to keep up at a large cost to the exchequer. How is the revenue to be increased to meet these liabilities? During the last session, we saw how difficult it was to impose a small tax on coal and other articles. The measure was stoutly resisted. I gave my support to the Government on the question because I thought they really required the revenue. During the present session, they have been actually forced to repeal the tax, in the very face of undertaking an expenditure of nearly \$150,000,000. If these resolutions are passed, the faith of the Government will be pledged to the payment of the cost of constructing the road, the resolutions will have become law, and the Government will be bound by them. You must then choose one of two evils: you must carry out the law, or repudiate your legal obligations. As respects the amount of money which is to be handed over to British Columbia, I refer to the \$100,000 a year in prospective; it really amounts to a capital of two millions of dollars, for the purchase of lands of which we know nothing, of which there has been no survey or exploration. We are certainly proceeding in the dark. So far as we know, only a small portion of the lands in British Columbia are fit for purposes of cultivation. Already free grants of land have been offered, but the country, nevertheless, is not settled. The truth is that you cannot form settlements because there is so small a proportion of the lands for cultivation. Even admitting that one-third is

soit une augmentation moyenne de \$2,500,000 par année pendant douze ans, alors que même à cette époque il n'y avait que très peu de fonds alloués pour des travaux publics de ce genre, ce qui signifie que le gouvernement devait emprunter de l'argent afin de pouvoir acquitter les dépenses courantes et les intérêts. Cet état de choses n'a pas changé depuis la Confédération quoique l'augmentation moyenne annuelle atteint maintenant \$10,000,000 et la dette se chiffre à plus de \$100,000,000.

L'honorable M. Campbell: Je dirais plutôt \$80,000,000.

L'honorable M. Seymour: La dette est d'au moins \$100,000,000. Certains assurent même que le montant se rapproche plutôt de \$120,000,000. Il y a aussi eu une hausse considérable des impôts depuis 1854 et la Puissance ne peut afficher aucune ou peu de réalisations qui puissent justifier une telle dette. Étant donné ces faits, j'aimerais bien savoir d'où viendront les fonds nécessaires à la construction d'un chemin de fer vers le Pacifique dont le coût est estimé entre \$100,000,000 et \$150,000,000 du revenu national? («Non! non!», s'élevèrent des bancs ministériels.) Il ne faut pas non plus oublier qu'après la Confédération nous avons convenu de construire le chemin de fer Intercontinental—tout comme les voies ferroviaires des provinces de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sont une réalisation du gouvernement que nous sommes tenus d'entretenir, non sans grand coût au Trésor. A quels moyens devons-nous avoir recours pour accroître le revenu afin de pouvoir rencontrer ces échéances? Lors de la dernière session, nous avons pu constater comme il est difficile de frapper, même d'une faible taxe, des produits comme le charbon et certains autres articles. Cette proposition a rencontré une forte opposition. Pour ma part, j'ai appuyé le gouvernement sur cette question car je croyais qu'il y avait un besoin réel de fonds. Au cours de la présente session le gouvernement a dû supprimer cette taxe au moment même où il s'apprêtait à assumer des dépenses de près de \$150,000,000. Si ces propositions sont adoptées, le gouvernement s'engage à défrayer le coût de la construction du chemin de fer et, les propositions ayant force de loi, il sera tenu de respecter cet engagement. Il faut donc choisir entre deux maux: ou respecter la loi ou nier ses obligations légales. Quant à la subvention accordée à la Colombie-Britannique,—je me réfère ici au montant proposé de \$100,000 par année, elle représente une somme de \$2,000,000 qui servira à l'achat de terres qui, selon toute apparence, n'ont pas encore été arpentées ou explorées. Nous étudions la question sans rien en savoir. Seulement une petite partie des terrains en Colombie-Britannique sont, que l'on sache, cultivables. Bien qu'on ait déjà offert

fit for cultivation, any person who knows anything about the land is aware that they are not accessible. We may literally hand over this sum of \$100,000 for a worthless purchase. I have been long in the Legislature, and have paid some attention to the management of crown lands in Canada. Notwithstanding the fine quality of the lands did they ever yield a revenue. The cost of management absorbed all the receipts from this source. I am quite willing to admit that the timber latterly, under better management, has afforded some revenue, but the receipts from land were literally frittered away in expenses. If you could not derive a revenue from the fertile lands of Ontario, how can you expect to do so from this miserable region in the West? (Hear.) Honourable gentlemen may cry "hear, hear", but I think, after experience, what I have said will be found to be the fact. Lately we have offered a large quantity of lands, both in Ontario and Quebec, as free grants—lands much superior to those of the inaccessible regions in question, and yet you cannot get them sold or settled as free grants. The Huron districts and the Owen Sound settlements are flourishing because the lands were fertile and there was a large extent of country to select from. Those who talk about settling this western country are hardly awake to what they are saying. Some years ago, there was a great rush to the country to prospect for gold and minerals; but all that excitement has died away, and mining is now pursued only to a small extent. It is true there is a considerable area of good land in Manitoba, and according to Professor Hind, some 40,000,000 or 50,000,000 of acres in the Saskatchewan country. Already, however, a large portion of the lands about Fort Garry have been given away. Under all the circumstances, I cannot believe that the railway can be, even when built, of any great advantage to the Dominion. As respects the question of representation, I cannot see the fairness in giving some 10,000 whites, represented as being of wasteful and extravagant habits, three members in the Senate whilst Ontario, with two millions, representing a sturdy yeomanry, an industrious population, not a people of wasteful and extravagant habits, has only twenty-four members in the same branch. The whole plan is subversive of that principle of representation by population which was one of the great inducements to Ontario to come into the Confederation. The financial terms are equally unjust and disproportionate to the population, and I cannot certainly record my vote in favor of a measure which my judgment cannot approve of. It may be said that I oppose this measure because I opposed Confederation. I opposed that scheme in every stage, but when it became the constitution of the country, I accepted it and was willing to give it my

des concessions gratuites, très peu de gens viennent s'y établir. En fait on n'arrive pas à peupler cette province parce qu'il y a très peu de terre arable. Même en supposant qu'un tiers des terrains sont cultivables toute personne qui connaît la moindre chose au sujet de la province, sait que les régions arables sont inaccessibles. On envisage le versement, peut-être inutile de \$100,000. Il y a longtemps que je fais partie de ce corps législatif et j'ai suivi d'assez près l'administration des terres de la Couronne au Canada. Les terrains sont d'excellente qualité quoiqu'ils ne nous ont jamais rapporté de bénéfices. En effet le coût de la gestion a absorbé tous les revenus provenant de cette source. J'admets volontiers que l'industrie forestière, jouissant depuis peu d'une meilleure administration, a réalisé quelques bénéfices. Les recettes provenant des terrains, toutefois, ont été dissipées en frais généraux. Si on n'a pas su réaliser de gains de l'exploitation des terres fertiles de l'Ontario comment peut-on espérer le faire dans cette misérable région de l'Ouest. (Bravo). Honorables sénateurs, vous criez «Bravo, Bravo» mais je crois que lorsque vous en aurez acquis l'expérience vous reconnaîtrez la justesse de mes propos. En Ontario et au Québec on a récemment offert un grand nombre de concessions gratuites qui valaient plus que les terrains inaccessibles de la Colombie-Britannique; on n'a tout de même pas réussi à y attirer des gens. Si les districts Huron et les établissements de Owen Sound deviennent prospères c'est parce que les sols sont fertiles et qu'il y avait un bon choix de terrains. Ceux qui discutent du peuplement de l'Ouest se rendent à peine compte de la portée de leurs paroles. Il y a eu en Colombie-Britannique, voilà quelques années, une grande ruée vers l'or et les minéraux; le calme a toutefois succédé à cet emportement et aujourd'hui il y a très peu d'exploitation minière qui se fait dans la région. En effet, il y a une grande étendue de bonne terre au Manitoba ainsi qu'en Saskatchewan où, selon professeur Hind, il y a 40 ou 50 millions d'acres cultivables. On a cependant déjà concédé une grande partie des terrains aux alentours du Fort Garry. Étant donné les circonstances je ne pense pas que le chemin de fer offrira, même après sa construction, de grands avantages à la Puissance du Canada. Pour ce qui est de la représentation au Parlement je ne crois pas qu'il soit juste d'accorder à 10,000 blancs, jugés gaspilleurs et déraisonnables, trois représentants au Sénat, tandis que deux millions d'Ontariens, un peuple vigoureux composé de travailleurs qui, par opposition, ne sont pas gaspilleurs et déraisonnables, n'ont droit qu'à 24 membres. L'idée dément le principe de représentation proportionnée à la population, un facteur important qui a poussé l'Ontario à entrer dans la Confédération. Les conditions financières aussi sont injustes et

support. I still believe that the measure has given a disproportionate share to the Maritime Provinces, as compared with Ontario, but still I would work it out honestly and in good faith. But when I am asked to go still further and embark in rash, mad projects, I must pause. Under these circumstances, I have no other alternative than to state that I shall give my vote in favor of the amendment for delay.

Hon. Mr. Smith—As the junior member of this honourable House and without any Parliamentary experience, I ask the indulgence of honourable members for a few moments. Since these resolutions came up, I have thought over them very seriously—I have asked myself what effect they could have upon myself, upon my neighbour and upon every individual in the land. In order to get at this, I put down the number of acres of land and the money with which we propose to build this great road, which will be, say 2,500 miles long; \$30,000 a mile would build it and make the total cost \$75,000,000. I said then, where are these seventy-five millions to come from? But I see that the Government have promised to give 64,000,000 acres of land to assist the construction of the road, and I suppose that it will be worth from 70 to 80 cents an acre, but saying 75 cents, the value of the total grant may be put down at \$48,000,000, or \$50,000,000 for a little over 95 cents. Then the Government propose to give \$10,000 per mile, or \$25,000,000 as a subsidy, which, added to the value of the land, will meet the estimated cost of the whole work. I looked at this question in a manner peculiar to myself: I asked what burthen will this bring upon me? I take the total number of inhabitants in our Dominion and calculated so much per head, and I find that probably two years from this time, when the surveys will be completed, the population will be 5,000,000. I calculate 50 cents per head per annum for ten years would build the road or give the \$10,000 per mile, or \$25,000,000 altogether. It has been said by those who are opposed to this scheme that \$25,000,000 will not be sufficient for the Government to give. Now, I consider that \$25,000 per mile would be a pretty good amount to build a railway which will run through a portion of prairie land. Suppose we borrow the money; at the expiration of ten years, it would only cost 20 cents per head, divided among our

disproportionnées à la population. Je ne peux certainement pas appuyer une mesure que je considère inacceptable. Certains diront peut-être que je m'oppose à ce bill parce que je me suis opposé à la Confédération. En fait, j'ai soulevé des objections à chaque étape du projet de Confédération. Mais aussitôt qu'on a établi la constitution du pays, je l'ai acceptée en y donnant volontiers mon appui. Je suis toujours de l'avis que les provinces Maritimes ont, par rapport à l'Ontario, une trop forte représentation mais je tiens, à résoudre le problème honnêtement et en toute bonne foi. Par contre, je dois hésiter lorsqu'on me demande de m'engager encore plus fermement dans des entreprises téméraires. En de telles circonstances le seul choix qui me reste est de me prononcer en faveur de l'amendement visant à retarder les débats sur cette question.

L'honorable M. Smith: En dépit du fait que je suis le Sénateur le moins ancien et que je suis sans expérience parlementaire je vous prie de me permettre de prendre la parole pendant quelques moments. Depuis qu'on a commencé l'étude de ces propositions, j'ai sérieusement examiné le problème. Je me suis interrogé sur l'effet que cette mesure produirait sur moi-même, sur mon voisin et sur chaque citoyen du pays. Pour me faire une idée des conséquences que ce projet de loi entraînerait j'ai fait quelques calculs. J'ai inscrit, en premier lieu, le nombre d'acres de terrain que nécessiterait ce chemin de fer d'environ 2,500 milles et la somme d'argent que nous comptons affecter à sa construction; au prix de \$30,000 le mille le total s'élèverait à \$75,000,000. Ensuite je me suis demandé d'où proviendraient ces fonds? J'ai appris par la suite que le gouvernement avait promis de réserver pour la construction du chemin de fer 64,000,000 d'acres qui valent, je suppose, entre 70 et 80 cents chacune. A 75 cents l'acre la subvention se chiffrerait à \$48,000,000; si le prix de l'acre était fixé à quelques cents de plus le total s'élèverait à \$50,000,000. Le gouvernement a proposé, par la suite, d'accorder une subvention de \$25,000,000 ou de \$10,000 par mille, somme qui, s'ajoutant à la valeur du terrain, couvrirait les dépenses prévues pour la construction de la voie ferrée. J'ai étudié la question d'un point de vue personnel; je me suis interrogé sur le fardeau financier que m'imposerait ce projet. A partir du nombre total d'habitants au Canada j'ai déterminé la somme que chaque personne aurait à contribuer. En deux ans quand on aura fini l'arpentage, la population du Canada aura sans doute atteint les cinq millions. On pourrait soit échelonner le paiement sur dix ans en percevant 50 cents par habitant par année, soit payer \$10,000 par mille, soit payer le prix fixe de \$25,000,000. Certains qui s'opposent au projet estiment que la somme de \$25,000,000 est insuffisante. Quant

population. But it is said that that sum will not build the road. Then looking at it in the worst possible light—supposing that the Government have to give \$50,000,000 and have fifteen years to do it in. In my opinion, we are not tied down to the time of ten years, but simply promise to do all we can and to act in good faith. We would not have any very heavy burthen to bear. We would then be called upon to pay the enormous sum of \$1 per year per head for ten years to clear off the debt and build the road. Or suppose, from time to time, we borrow the money, then, we will have to pay four per cent on the amount, instead of \$1 a year. In a prosperous country, like ours, we can easily raise all the money necessary for the construction of this great work; and, therefore, I do not entertain the feelings of apprehensions that some honourable gentlemen have. Supposing the population increases during the next ten or fifteen years 50 per cent—in my opinion, it will increase during the present decade as it has not increased during the past twenty years—the whole burthen imposed upon our people would not exceed 30 cents per head. With these views and taking the matter seriously into consideration, I consider it is my duty, irrespective of political considerations, to give this measure my support. (Hear, hear.) I believe this is one of the most important votes that I shall be called upon to give for a long time to come, since the question before us is inseparably connected with the union of the Provinces. Let honourable gentlemen for one moment consider the extent of the colony now applying for admission—a country as large as England and two or three times as large and fertile as Ireland—and they will see its value to the Dominion. This measure proposes to open up a great western nation, to construct a highway between the Atlantic and the Pacific, to give the European emigrant the means of making a comfortable home for himself and family in a rich country, to develop resources which are now inactive and unproductive. With these results accruing from the measure, I cannot believe that we need be alarmed as to the future. On the contrary, I believe that we belong to a prosperous and progressive nation which will never feel this expenditure. If this measure failed to be carried out, years might elapse before we would be in so favourable a position as now to make a commencement. Imagine a chain being run across the continent. Let the Nova Scotians take the links of that chain and join together all the sections. I believe that it is necessary for the consolidation of British America that we should pass the resolutions, for without them the Government will have no power to order a survey or explore the country. I trust tonight, when the vote is taken, that we will show that we fully appreciate the importance of the question. We

à moi, je considère que \$25,000 par mille représente une somme qui devrait suffire à la construction d'une voie ferrée dont un tronçon traverserait les prairies. Si nous faisons un emprunt pour 10 ans le projet ne nous coûterait que 20 cents par habitant. Certains prétendent encore que la somme est insuffisante. En envisageant le pire, supposons que le gouvernement devait contribuer \$50,000,000 au cours de quinze ans. A mon avis, nous ne sommes pas tenus à un délai de paiement de dix ans; nous promettons tout simplement de faire notre possible et d'agir de bonne foi. De cette façon nous n'aurons pas à porter un lourd fardeau financier. Pour rembourser la dette et construire le chemin de fer il nous faudrait seulement payer la somme modique d'un dollar par habitant pendant dix ans. Supposons par contre que nous empruntons, de temps en temps, des capitaux. Dans ce cas nous aurions à payer 4% de la somme au lieu d'un dollar par année. Dans un pays prospère comme le nôtre nous pouvons facilement réunir tous les fonds nécessaires à la construction de ce chemin de fer. Donc je ne partage pas le sentiment d'appréhension qu'éprouvent les autres sénateurs. Disons que la population augmente de cinquante pour cent au cours des dix ou quinze prochaines années (à mon avis la population augmentera au cours de cette décennie comme elle n'a pas augmenté pendant vingt ans); le fardeau imposé aux contribuables n'excéderait pas 30 cents par habitant. Ainsi, ayant formulé ces opinions et ayant mûrement réfléchi au problème, je me crois obligé malgré les considérations politiques, de donner mon appui à ce projet (Bravo, Bravo). Étant donné que la question est étroitement liée à l'union des provinces j'ai l'impression que ce vote sera un des plus importants que j'aurai à donner d'ici longtemps. Que les honorables Sénateurs envisagent pour un moment l'étendue de la colonie qui demande d'entrer dans la Confédération; c'est une région aussi grande que l'Angleterre et deux ou trois fois plus large et plus fertile que l'Irlande. Ils se rendront compte des avantages que la Colombie-Britannique peut offrir à la Puissance. Cette mesure permettrait d'établir une grande nation vers l'Ouest, de construire une voie de communication entre l'Atlantique et le Pacifique, de mettre en valeur des ressources qui sont à l'heure actuelle inexploitées et d'offrir à l'émigrant européen les moyens d'établir pour sa famille et pour lui-même un domicile confortable dans un pays prospère. Vu les résultats qui découleront de cette mesure je ne crois pas qu'on doive s'inquiéter au sujet de l'avenir. Au contraire, je crois que l'engagement d'une telle dépense ne causera aucun ennui à une nation prospère et progressiste comme la nôtre. Si nous n'arrivons pas à faire adopter ce projet de loi il faudra peut-être attendre des années avant qu'une autre occasion propice à la mise sur pied d'une telle affaire se présente. Imagin-

pledge ourselves to the particular mode of construction, as stated by the Government, but if we find we cannot do it within the next ten years, in the way proposed, then they must come back to the House and ask for additional legislation on the subject; and the answer would be: "You have acted faithfully and we will renew the bargain". Therefore, I ask the honourable members of this House, especially our friends from Nova Scotia, to take the matter into their most serious consideration and assist in the work of strengthening the Union and developing the resources of the whole Dominion. At the present moment, when we are endeavouring to induce a flow of immigration into this country, this measure of progress will have great effect—it will attract capital, enterprise and population into the undeveloped and rich territories to the west. The moment the surveys are ended, people will commence to come into the country and take a share in the prosperity of the Dominion. It is for the good of mankind that these rich fertile lands should be opened up to the poor people of the overcrowded communities of the old world—who live in cellars, garrets and hovels, hardly able to find mere subsistence. Let us unite heartily to make this union a success, and build up a great and prosperous nation in our land. (Cheers.)

Hon. Mr. Holmes said that the sentiments he had just heard commended themselves to his good judgment. He, too, believed that unless British Columbia was admitted into the Confederation, that great scheme could never be considered in a fair way towards completion. He was among those who believed union inseparably connected with our prosperity, and wished to see it extended to the shores of the Pacific. He was an advocate of all measures of progress—of public works which would stimulate the development of our resources. He had now been many years in the country and had watched its gradual progress towards its present condition of prosperity. He had often heard before these predictions of ruin and bankruptcy, and was not now to be terrified by the bugbear which the Opposition was raising in order to influence members against

nez une chaîne qui traverse le continent et que les habitants de la Nouvelle Écosse relient tous les tronçons du chemin de fer avec les maillons de cette chaîne. Je crois qu'il est nécessaire d'adopter cette proposition pour affermir l'unité de l'Amérique britannique, faute de cette mesure, le gouvernement n'aura pas l'autorité de faire explorer ou arpenter le pays. Je suis certain que lors du vote ce soir nous démontrerons que nous avons une juste idée de l'importance de la question. Nous nous sommes prononcés en faveur d'une méthode particulière de construction, comme l'a préconisée le gouvernement. Mais si, en dix ans nous n'arrivons pas à accomplir cette tâche de la façon proposée il nous faudra encore une fois soulever la question à la Chambre et solliciter une mesure législative; on nous répondra alors: «Vous avez agi de façon consciencieuse: nous allons renouveler le contrat.» Ainsi je demande aux honorables membres du Sénat, surtout à nos amis de la Nouvelle Écosse, d'étudier très sérieusement la question et de contribuer à l'affermissement de l'union et à la mise en valeur des ressources de toute la Puissance. Étant donné que nous essayons à l'heure actuelle d'encourager un courant d'immigration vers le Canada les effets de cette mesure se feront sentir, le projet attirera vers les régions fertiles mais inexploitées de l'Ouest des capitaux, de l'activité économique et des gens voulant s'y établir. Aussitôt qu'on aura terminé l'arpentage, l'afflux d'immigrants qui veulent jouir de la prospérité nationale commencera. C'est dans l'intérêt du genre humain qu'il faut rendre ces régions fertiles accessibles aux pauvres gens gagnant à peine leur vie et vivant dans les sous-sols, les greniers et les taudis des communautés surpeuplées de l'Europe. Tentons sincèrement de contribuer au succès de l'union et essayons de former une grande et riche nation dans notre pays. (Bravo).

Selon l'honorable **M. Holmes** les idées que vient d'exprimer **M. Smith** reflètent un jugement sain. Il est aussi d'avis que si la Colombie-Britannique ne s'unit pas au Canada il sera impossible d'envisager sérieusement la réalisation finale de la Confédération. Il se compte parmi ceux qui considèrent l'union comme inséparable de la prospérité nationale et qui désirent voir les territoires du pays s'étendre à l'océan Pacifique. Il favorise toutes les mesures progressistes et les travaux publics susceptibles de mettre en valeur les ressources du pays. Il a déjà passé plusieurs années dans le pays et a suivi l'avance progressive de la nation vers son état actuel de prospérité. Il a d'ailleurs souvent entendu de tels présages de ruine et de faillite mais il ne va pas se laisser intimider par les propos pessimistes que fait l'opposition afin de persuader les membres du Sénat de

the resolutions. He believed the large grant of land, together with the subsidy given by the Government, would be quite sufficient to build the whole road. He was surprised to hear the objections urged by some gentlemen, but it was quite sufficient for the Government to bring forward a measure to evoke the opposition of some honourable members. The House should not merely consider the money question, but how far the unity and progress of the Dominion were identified with the adoption of the scheme.

Hon. Mr. Wark—Before I give my vote on this subject, I wish to explain my reasons. I am not one who opposed the Confederation of the provinces. I was always an advocate of the Union, because I believed it was going to benefit us. I believe that it is desirable that we should introduce into the Union, not only the North-West Territory, but British Columbia, but now that the question is before us, I cannot agree to all the terms under which that colony is to come in. I am not going, however, to oppose the arrangement that has been made respecting the representation. I believe that it is no more liberal than the people are entitled to in view of their peculiar situation. So far as the financial arrangements are concerned, I am of opinion that when we take a new province into Confederation, we must deal liberally with them. I expected that, as New Brunswick was the least populous of the provinces of the Dominion, she would have been more liberally dealt with; but, I regret to say, that my anticipations to some extent have been disappointed. But still, I am willing not to act towards the other colonies in the same way, but to give them every consideration to which they are fairly entitled. I do not think that the people of British Columbia had a right to expect that this country would launch into such an undertaking as a Pacific railway on their own account. Although we have been contrasted with United States, we are not situated as they are. They have gone on adding state after state. Ohio was settled after New York, then Indiana, Illinois, and so on, until the tide of population crossed the Missouri. We have, between the habitable parts of Canada and Red River, a region of 1,000 miles of wilderness. We talk of giving land along this route, but if you take up the *Canadian Almanac*, and look at the map, you will see that the Ontario Government have marked off blocks of land for free grants, and these are likely first to attract settlers, for they will be nearer the railways, cities and towns of Canada, being situated between the 45th and 46th degrees of north latitude. But what is the value of the land we now propose to offer for the construction of the railway, which lies two or three degrees further north? No one can expect that cereals, or even vegetables, will ripen on much of it. I admit that when we cross the Red River

voter contre la motion. Il croit que la généreuse concession et la subvention accordée par le gouvernement permettraient de construire ce chemin de fer. Il est surpris d'entendre les objections soulevées par certains sénateurs mais il rappelle que le gouvernement n'a qu'à présenter un projet de loi pour que certains membres du Sénat manifestent leur opposition. Le Sénat ne doit pas considérer le seul aspect financier du projet mais doit aussi étudier jusqu'à quel point l'unité et le progrès du pays sont liés à ce projet.

L'honorable M. Wark: Avant de voter, j'aimerais expliquer mon point de vue. Je ne suis pas de ceux qui se sont opposés à la Confédération des provinces; j'ai toujours été un partisan de l'union parce que je reconnais les avantages qu'elle nous apporterait. Je crois qu'il est souhaitable que nous admettions dans l'union non seulement les Territoires du Nord-Ouest mais aussi la Colombie-Britannique. Cependant, comme la question est soulevée, je ne peux accepter toutes les conditions pour son entrée dans l'union. Je ne m'opposerai toutefois pas aux dispositions qui ont été prises concernant la représentation. Je crois que ce n'est pas plus généreux que ce à quoi les gens ont droit considérant leur situation particulière. Pour ce qui est des dispositions financières, je suis d'avis qu'au moment où nous admettons une nouvelle province dans la Confédération, nous devrions traiter généreusement avec elle. Comme le Nouveau-Brunswick était la province la moins peuplée de la Puissance, j'avais cru qu'on traiterait plus généreusement avec elle mais, mes espoirs ont été, jusqu'à un certain point, très déçus. Cependant je veux bien qu'on n'agisse pas envers les autres colonies de la même façon, mais plutôt qu'on leur accorde toute l'attention à laquelle elles ont droit. Je ne crois pas que les gens de la Colombie-Britannique puissent s'attendre à ce que le pays se lance, à ses propres frais, dans une entreprise comme la construction du chemin de fer du Pacifique. Quoique nous ayons été comparés aux États-Unis nous ne sommes pas dans la même situation qu'eux. Les États ont été créés un à la suite de l'autre; l'Ohio vint après l'État de New-York, ensuite ce fut au tour de l'Indiana, de l'Illinois et ainsi de suite après les peuplements des terres au-delà du Missouri. Ici, entre les régions habitées du Canada et de la Rivière Rouge, se trouve un territoire sauvage de 1,000 milles. Nous voulons donner des terres le long de la voie proposée mais, si vous consultez l'Almanach canadien et que vous examinez la carte, vous y verrez que le Gouvernement de l'Ontario a délimité des terres qui doivent être données, celles-ci attireront probablement les colons tout d'abord puisqu'elles sont plus près des réseaux de chemin de fer, des villes et des villages du Canada situés entre les 45° et 46° degrés de latitude nord. Mais quelle est la

there is much valuable land, which anybody would be ready to take, together with the moderate subsidy spoken of by the Postmaster General; but supposing you had a railway built from Arnprior to Red River, what would you do with it? It could not pay its running expenses. Take the Grand Trunk Railway—it runs past Toronto, Kingston, Montreal and Quebec, and the most large towns, and enjoys not only an immense way traffic through the rich province of Ontario, but a large through traffic from the western states; but what after all does it pay to its stockholders? What then could be expected from a road 1,000 miles long, passing through a region that will furnish little or no way traffic, and with a through traffic of the most limited nature? I do not think we should delude the people of British Columbia with promises which cannot be realized. I do not agree with these gentlemen, however, who say that these resolutions do not bind us—they undertake to pledge the Dominion to the commencement of the railway within two years. I believe that in British Columbia nineteen-twentieths of the people think that we intend to build the road within the time promised, but does anyone here entertain the opinion that it can be done—that any company will be found to undertake the work? It is folly for us to promise to construct such an enormous work for the sake of benefiting some 1,600 people. The people of the United States did not commence their Pacific Railway until they had wealthy and populous communities on the Pacific coast and noble states, teeming with activity, from the Ohio to the country beyond the Mississippi and the Missouri. More than that, there were upwards of 40,000,000 of people to assist the great work, instead of the 4,000,000 who live within the Confederation. The Americans would never have projected such a work for the benefit of only 16,000 souls. They had on the Pacific coast the populous state of California, abounding in mineral and agricultural resources, whose inhabitants were able and willing to extend their existing railway, and to meet the people of the east half way, as well as to give ample employment to the road when constructed, while we are asked to build a road nearly double the length of theirs, with no prospect of assistance to build it or of traffic to support it when built. I do not believe that our American neighbours have any idea of going to war with us. I believe it is their interest, as much as ours, to sustain friendly relations, and to reciprocate in many ways with each other. We reciprocate now so far as our railways are concerned—a great quantity of western produce comes by the lines which converge on Sarnia—and we should follow their example in this respect. As soon as there are enough people in Manitoba, we should continue a road from Pembina to Fort Garry, and as soon as

valeur de ces terres qui s'étendent deux ou trois degrés plus au nord et que nous nous proposons actuellement d'offrir pour la construction du chemin de fer? Personne ne peut s'attendre à ce que des céréales ou même des légumes mûrissent sur des terres si impropres à l'agriculture. J'admets que lorsque l'on traverse la Rivière Rouge il y a de nombreuses terres de valeur que n'importe qui serait prêt à accepter avec la modeste prime dont parlait le ministre des Postes; mais, en supposant que vous construisiez un chemin de fer d'Arnprior à Rivière Rouge, que pourriez-vous en faire? La compagnie ne pourrait même pas couvrir les dépenses courantes. Prenez le chemin de fer du Grand Tronc par exemple qui passe par Toronto, Kingston, Montréal, Québec ainsi que d'autres grandes villes, bénéficiant non seulement d'une circulation intense à tout l'Ontario, province d'une grande prospérité, mais aussi d'une circulation de transit d'importance provenant des États de l'Ouest; mais combien cela rapporte-t-il à ses actionnaires? Que pourrions-nous attendre d'une route de 1,000 milles traversant une région qui ne fournira que peu ou pas de circulation intérieure et où la circulation de transit sera des plus limitée. Je ne crois pas que nous devrions leurrer les gens de la Colombie-Britannique de promesses que nous ne pouvons tenir. Par contre, je ne suis pas d'accord avec ceux qui nous disent que ces promesses ne nous engagent en rien; elles impliquent nécessairement que le pays doit commencer les travaux en dedans de deux ans. Je crois que les 19/20^{èmes} de la population de la Colombie-Britannique est convaincue de notre intention de construire cette voie à l'intérieur du délai promis. Mais quelqu'un peut-il ici nourrir l'espoir que cela puisse se réaliser, qu'une compagnie soit heureuse d'entreprendre les travaux? Ce serait pure sottise pour nous de promettre la construction d'un ouvrage d'une telle envergure pour le bénéfice de 1,600 personnes seulement. Les Américains n'ont entrepris la construction de leur chemin de fer du Pacifique qu'au moment où ils avaient des communautés nombreuses et prospères le long de la côte du Pacifique, de fiers États bourdonnant d'activité de l'Ohio jusqu'au delà du Mississippi et du Missouri. De plus, il y avait un bassin de population de 40,000,000 d'habitants prêts à collaborer à la réalisation de ce vaste projet au lieu des 4,000,000 qui forment la Confédération. Les Américains n'auraient jamais conçu une telle œuvre pour 16,000 personnes. Sur la côte du Pacifique il y avait la Californie, État peuplé, riche en ressources minérales et agricoles, dont les habitants étaient habiles et désireux de prolonger leur réseau existant de chemin de fer pour rejoindre les gens de l'est à mi-chemin aussi bien que pour utiliser largement la route lorsque celle-ci serait construite. On nous demande de construire une route presque deux fois plus

circumstances would justify the undertaking, extend gradually towards the Pacific, utilizing the American roads for immigration. Instead of giving the people of British Columbia the \$100,000, I would capitalize it, and that would probably give them \$2,000,000 to spend in improving their communications. I would give, the necessary amount for the support of the postal arrangements and the Legislature. I would afford them facilities for intercourse with San Francisco. I would give the people of Red River a railway from Red River to Pembina, where connection with the American system of railways will be made. I wish to deal fairly with these people, but not to promise more than we can or undertake to do. Under all the circumstances, I cannot believe that the construction of the road is possible, and must vote against the terms embodied in the resolutions.

Hon. Mr. Ferrier—When my honourable friend behind me (Mr. Seymour) addressed the House on this subject, he looked at the dark side, and I began to believe that I had been living for the last three or four years under an entire delusion as to our condition. I did believe that this Dominion was in a prosperous state and that all of us had every reason to be satisfied with the mode in which public affairs were being administered. Now I am told that I have been fostering a veritable delusion—that all this boasted prosperity of ours is purely fictitious. But, despite the remarks of the honourable gentleman, I am quite content with the condition of public affairs and their management since the Confederation of British America; I have no doubt whatever that this country will go on prospering and that we will lay successfully the foundations of the new nationality. When I compare the state of things in 1821, when I first arrived here, with what I now see around me—cities and towns increasing with great rapidity, wealth accumulating everywhere, public works stimulating the development of our

longue que la leur sans aucune perspective d'aide pour la bâtir ou de circulation pour en assurer une utilisation continue. Je ne crois pas que nos voisins Américains aient l'intention de nous déclarer la guerre. Je suis d'avis qu'il est de leur intérêt comme du nôtre d'entretenir des relations amicales et de réaliser de nombreux échanges dans tous les domaines. Pour ce qui est de nos chemins de fer, nous échangeons une grande quantité de produits qui viennent, par train, jusqu'à Sarnia où les voies convergent et, je crois que nous devrions, à cet égard, suivre leur exemple. Aussitôt qu'il y aura suffisamment de gens au Manitoba nous devrions continuer la voie de Pembina à Fort Garry et, au moment où le besoin s'en fera sentir, la prolonger vers le Pacifique, tout en utilisant le réseau américain pour l'immigration. Au lieu d'accorder les cent mille dollars aux habitants de la Colombie-Britannique, j'investirais cette somme qui pourrait rapporter deux millions de dollars qu'ils investiraient dans l'amélioration de moyens de communication. Avec les sommes nécessaires, je supporterais le système postal et le gouvernement local. Je ferais tout en mon possible pour leur accorder les moyens d'entretenir des relations commerciales avec San-Francisco. Je donnerais aux gens de la Rivière Rouge un chemin de fer de la Rivière Rouge jusqu'à Pembina d'où ils pourraient joindre le réseau de chemin de fer des États-Unis. Je désire traiter équitablement avec ces gens mais je ne veux pas en promettre plus que nous ne pouvons en réaliser. De toute façon, je ne peux croire que la construction de ce projet soit possible et je me dois de voter contre les dispositions incluses dans les propositions.

L'honorable M. Ferrier: Lorsque l'honorable collègue placé en arrière de moi (M. Seymour) s'est adressé à la Chambre sur ce sujet, il n'a exposé que le mauvais côté du projet et j'ai commencé à croire que j'avais vécu les trois ou quatre dernières années en me berçant d'illusions quant à notre situation. Je croyais que le pays était prospère et que chacun d'entre nous avait toutes les raisons d'être satisfait de la façon dont les affaires de l'État étaient administrées. Maintenant, on me dit que j'ai entretenu de véritables illusions, que toute cette prospérité dont on a tant parlé n'est que pure fiction. Mais, malgré les remarques de l'honorable sénateur, je suis très satisfait de l'état des affaires publiques et de leur administration depuis la Confédération de l'Amérique du Nord britannique. Je n'ai aucun doute quant à la prospérité du pays dans l'avenir et suis certain que nous jetterons, avec succès, les bases d'une nouvelle nation. Si on compare l'état des choses en 1821, moment où je suis arrivé ici, avec ce que je vois actuellement autour de moi, villes et villages s'accroissant très rapidement, richesses s'accumulant partout, travaux

resources, the whole country teeming with activity and enterprise—I am quite satisfied and congratulate myself that I live in Canada. When I consider the present scheme, it does not strike me as it appears to have struck others, that we are going to bring ruin and bankruptcy on this country. I remember perfectly well, some thirty years ago, when we were paying some 2½ per cent on our importations; and when the public exigencies required that the duty should be raised to 5 per cent, we were told that the country was to be ruined. Subsequently, the duty was raised to 7½ and the same excitement arose, and so it has gone on until we have reached our present tariff, and are more prosperous than when we only paid 2½ per cent. We are living in an age of progress and are carried onward by the spirit of the day—that restless spirit of enterprise which ever looks ahead. Last year the Government of Quebec offered large appropriations to railway companies, and these have been accepted by three. These companies propose to build their lines by means of these grants of land and some assistance from the municipalities; and I have every belief that they will succeed. In the case of the present road, I am quite sanguine that there will be no difficulty in inducing capitalists to undertake it. With the large grants offered, 20 miles on each side, I am much mistaken if before the next session of Parliament we shall not see a number of tenders submitted for the construction of that entire road (hear, hear), especially as there is to be a subsidy of \$10,000 a mile from the Government besides. The Northern Pacific road is now being constructed without any subsidy at all, and will be entirely built by means of grants of public land. Immigration must follow the building of such roads—the workmen employed must naturally settle along the route, and the whole country become peopled in this way. I have very little faith in the predictions of my honourable friend (Mr. Seymour), for I remember that when Confederation was under discussion, he drew a very gloomy picture of the Maritime Provinces—they looked to him as dismal as British Columbia does today. He referred then to Nova Scotia and especially to its revenue, but he was interrupted by the Postmaster General, who showed that the revenue had actually doubled in one year. My honourable friend declared the lands in question to be worthless, but he is not corroborated by those who have visited the country, and are competent to express an opinion on the subject. In any case, it abounds with minerals, and fish are caught in great abundance in the waters around it. As respects the question of representation, the terms seem most equitable. When the two Canadas were united, we had in the Lower Province some 50,000 more people than in the

publics stimulant le développement de nos ressources, tout le pays bourdonnant d'activité, je suis très heureux et je me félicite de vivre au Canada. Lorsque je considère le projet actuel je ne suis pas du même avis que certains autres collègues: je ne crois pas que nous allons acculer le pays à la faillite. Je me souviens très bien qu'il y a trente ans, nous payions 2½ pour cent pour nos importations; par la suite, au moment où le besoin s'est fait sentir d'augmenter le tarif douanier à cinq pour cent, on nous disait que le pays courait à sa ruine. Par après, le tarif fut augmenté à 7½ pour cent et la même réaction se fit entendre jusqu'à ce qu'on atteigne le tarif actuel alors que nous sommes plus prospères qu'à l'époque où nous payions 2½ pour cent. Nous vivons dans une ère de progrès et nous sommes transportés par l'esprit de l'époque, cet esprit infatigable d'entreprise qui va de l'avant. L'année dernière, le Gouvernement du Québec a offert de nombreuses terres qui ont été acceptées par trois compagnies de chemins de fer. Celles-ci se proposaient de construire leur réseau au moyen de ces concessions en plus d'une aide des municipalités et j'ai toutes les raisons de croire qu'elles réussiront. Dans le cas de la route actuelle, j'ai bon espoir qu'il ne sera pas difficile d'amener les grands financiers à la construire. Avec les généreuses concessions offertes, soit vingt milles de chaque côté de la voie, cela ne me surprendrait pas qu'avant la prochaine session du Parlement plusieurs soumissionnaires soient désireux de construire toute la route (bravo, bravo) surtout s'il y a une subvention de \$10,000 le mille accordée par le Gouvernement. On construit actuellement le chemin de fer du Northern Pacific sans aucune subvention et les coûts seront tous défrayés par les concessions de terres publiques. Le flot des immigrants suivra la construction de telles routes et les ouvriers occupés à faire progresser de telles voies, s'établiront naturellement le long de celles-ci, peuplant ainsi tout le pays de cette façon. J'ai peu de foi dans les prédictions de mon honorable collègue (M. Seymour) car je me souviens qu'au moment où le projet de Confédération des provinces en était encore à l'étape de la discussion, il avait dessiné un tableau bien sombre des provinces maritimes; celles-ci lui semblaient être aussi mortes que peut l'être aujourd'hui à ses yeux la Colombie-Britannique. Il faisait alors allusion à la Nouvelle-Écosse et surtout à l'état de ses finances quand il fut interrompu par le ministre des Postes qui démontra que le revenu de cette province avait, en fait, doublé en un an. Mon honorable ami affirma alors que les terres en question n'avaient aucune valeur, assertion qui n'est pas corroborée par ceux qui ont visité la région et qui sont bien aptes à exprimer leur opinion sur le sujet. De toute façon, elle regorge de minéraux et on peut pêcher quantité de poissons dans les eaux environnantes. En ce

Western section, and the number of representatives was equalized. In the course of time, however, the Ontario members forgot the circumstances under which the representation was arranged, and became clamorous for an additional number—for a system based on population. Now, if the colony of British Columbia should increase very rapidly, they would also be calling out for representation according to population on some fixed principle, as in the present case, and prevent dissatisfaction in the minds of the people. I predicted additional prosperity as likely to accrue from the Confederation and the construction of the Intercolonial Railway, and my predictions have been more than realized though that great work is not yet completed. I have no doubt that our expectations in the present case will also be fully realized, and that we are entering on an era of unparalleled activity and enterprise throughout the Dominion. (Hear, hear.)

Hon. Mr. Reesor—I have listened with a great deal of attention to the discussion on this important question, and must confess that I agree with a great deal that has been said on the other side. I am myself in favour of a union of British Columbia with Canada. I am also in favour of some scheme which will bring about an interoceanic railway. I believe that the time is not far distant when such a work will be accomplished. My objection to the measure before the House, however, is that it does not clearly and properly define the mode of constructing this important work. If the question was, as it has been stated by the Hon. Postmaster General, or by the honourable member from Saugeen, who spoke yesterday, (Hon. Mr. Macpherson), I would not look upon the undertaking as insurmountable. The Hon. Postmaster General declared that Canada, under the resolutions, was not bound to construct the railway within ten years, nor did the government intend it should be done at an unreasonable cost to the Dominion. "The intention of the Government was to offer to private companies grants of lands in alternate sections of 20 miles on either side of the proposed line of road, with a cash subsidy of from \$7,000 to \$10,000 per mile, and the limit of ten years was named as indicating that every reasonable effort would be made to complete the work within that time. But the Government were not bound to that time." But the honourable member for Saugeen, (Hon. Mr. Macpherson), gave quite another interpreta-

qui concerne la représentation, les termes semblent très équitables. Quand on a uni les deux Canadas il y avait dans le Bas-Canada 50,000 habitants de plus que dans la province à l'ouest mais la représentation était tout de même égale.

Cependant, au cours des années, les représentants de l'Ontario ont oublié les circonstances qui avaient amené ce mode de représentation et exigèrent plus de députés selon le principe de la représentation proportionnelle. Maintenant, si la colonie de la Colombie-Britannique augmentait rapidement, ses habitants réclameraient à grands cris une représentation proportionnelle à la population. Il vaut mieux baser la représentation sur un principe établi comme dans le cas présent et ainsi prévenir tout mécontentement qui pourrait germer dans l'esprit des gens. J'avais prévu qu'un surcroît de prospérité découlerait de la Confédération ainsi que de la construction du chemin de fer Intercolonial et quoique cette grande réalisation ne soit pas encore achevée, le surcroît de prospérité dépasse déjà mes prédictions. Il ne fait aucun doute que, dans le cas présent, nos espoirs seront comblés et que la Puissance arrive au seuil d'une ère d'activité et de hardiesse sans précédent. (Applaudissements).

L'honorable M. Reesor: J'ai écouté la discussion sur ce sujet important avec beaucoup d'attention et je dois avouer que je suis en accord avec une bonne part de ce que l'autre partie a déclaré. Je suis moi-même en faveur d'une union entre la Colombie Britannique et le Canada. J'approuve également tout projet qui permettrait la réalisation d'un chemin de fer interocéanique. J'aime croire que le jour est assez proche où une telle œuvre sera achevée. Toutefois, la seule objection que je puisse opposer au projet de loi que l'on soumet à cette Chambre, est la suivante: on n'y précise pas la façon dont on effectuera cette importante tâche. Si la question se posait, comme l'ont suggéré hier l'honorable ministre des Postes ou l'honorable sénateur de Saugeen (l'honorable M. Macpherson) dans son allocution d'hier, je ne considérerais nullement que les difficultés que comporte l'entreprise sont insurmontables. L'honorable ministre des Postes déclare que le Canada, selon les propositions, n'était pas tenu de construire le chemin de fer en dix ans et le Gouvernement considère que le coût que devrait payer le pays ne saurait être exorbitant. «Le Gouvernement a l'intention d'offrir des concessions de terrains aux entreprises privées: ces sections de terrain seraient adjacentes et alterneraient sur 20 milles d'un côté ou de l'autre de la ligne que suivra le chemin de fer, et les entreprises privées recevraient en outre une subvention de l'ordre de sept à \$10,000 par mille. On a fixé la date limite à dix ans: à cette date, tout effort raisonnable aurait été fait en

tion to the resolutions. He regarded railway connection between Pembina and British Columbia, as connecting the Pacific with the railway system of Canada through the American lines, as meeting all the requirements of the resolutions before the Senate. I do not understand the resolutions to be open to either of these interpretations. I understand them to bind the Dominion to accomplish this immense undertaking at whatever cost within the short period of ten years. It is upon this ground mainly that I oppose them. It is idle for members to declare that they put such and such interpretations on these resolutions. It is idle to bring up additional resolutions to say that the measure means something else than what is expressed. It is undignified to pursue such a course. It is unbecoming the Senate of the Dominion of Canada. If we mean anything different from what is expressed, we should take the proper and only course of stating so, and refuse to become a party to a delusion. A large portion of the country through which the railway is expected to be run has never even been explored. The only survey that has been made through that portion lying in Ontario, with a view of finding a railway route to the North-West, was that made a few years ago by Mr. Herrick along the north shore of Lake Superior. It was run at an average distance of 20 miles from the shore. We find that he considers a railway on that line quite impracticable. Speculators have led many to believe that there is a practicable route which may be found from 20 to 50 miles farther north, but until we have something distinct before us in the shape of a thorough and reliable exploration survey, we should not bind ourselves in the manner proposed by the resolutions. I do hope that a practicable route will be found, and that no time will be lost in making the necessary surveys; but, in the meantime, I think it is improper for Parliament to declare that we will undertake a work of this magnitude before we know whether we are able to carry it out. There is no reason why so much should have been promised on the part of the Dominion. British Columbia did not ask it. They would have been satisfied, as they stated in the communications on the subject, with the expenditure of one million of dollars per annum, towards the building of a coach road and railway. The manner in which this question is put before Parliament is very different from the course pursued in British Columbia. There, it was determined, before agreeing to any plan of union with Canada, the question should be first put to the people of the colony. The Governor says:

vue de terminer le travail dans les délais prescrits. Mais le Gouvernement n'est pas borné à ces délais.» Cependant, l'honorable sénateur de Saugeen (l'honorable M. Macpherson) interprète les propositions d'une façon assez différente. Il considère que la communication par voie ferrée entre Pembina et la Colombie Britannique qui relierait le Pacifique et le système ferroviaire du Canada en passant par le réseau américain répondrait à toutes les exigences des propositions présentées au Sénat. Je ne vois pas que les propositions soient ouvertes à quelqu'une de ces interprétations. Pour ma part, j'entends qu'elles engagent bel et bien la Puissance à accomplir cette œuvre colossale et ce, dans le court intervalle de dix ans. Voilà la principale raison pour laquelle je m'y oppose. Il ne sert à rien pour les sénateurs de déclarer qu'ils interprètent les propositions de telle ou telle façon—il est tout aussi oiseux d'apporter de nouvelles propositions pour dire que la mesure signifie autre chose que ce qui est dit. Ce serait s'abaisser que d'observer une telle ligne de conduite—c'est messéant au Sénat de la Puissance du Canada. Si nous désirons signifier quelque chose d'autre que ce qui est exprimé, nous devrions le dire expressément et refuser de se faire complice d'une duperie. Une grande partie du pays que traversera le chemin de fer demeure inexplorée. La seule étude de terrain portant sur cette portion de l'Ontario et visant à joindre le nord-ouest au moyen d'un chemin de fer fut celle qu'effectua M. Herrick, quelques années passées, le long de la côte septentrionale du lac Supérieur, et ce, à la distance moyenne de 20 milles de la côte. Nous pouvons constater qu'il considère que la construction d'un chemin de fer le long de cette ligne serait assez irréalisable. Certains spéculateurs ont porté bien des gens à croire qu'à 20 ou 50 milles plus au nord se trouve une route praticable, mais jusqu'à ce que nous en ayons une preuve concrète, en l'occurrence, une étude topographique fiable et complète, nous ne devons pas nous engager à agir en fonction des propositions. J'espère vraiment que l'on découvrira une route praticable et que l'on ne perdra pas de temps à effectuer les études de terrain requises; toutefois, pendant ce temps, je crois qu'il est mal indiqué pour le Parlement de déclarer officiellement que nous entreprenons une œuvre de cette portée avant même de savoir si nous serons en mesure de la mener à bonne fin. Il n'y a aucune raison pour laquelle la Puissance aurait dû promettre tant de choses. La Colombie Britannique n'en a pas fait la demande: elle aurait été satisfaite, elle l'a déclaré dans certaines communications qu'elle fit à ce sujet, d'une dépense de l'ordre d'un million de dollars par an destinée à la construction d'une route carrossable et d'un chemin de fer. La façon dont on soumet la chose au Parlement diffère sensiblement de

"While the views of Her Majesty's Government have been clearly and forcibly expressed upon this question, I am sure there is no desire to urge the Union, except in accordance with its general acceptance by British subjects in the colony. I do not, therefore, propose that any terms agreed upon by the Government of Canada should be finally accepted, until ratified by the general verdict of the community, so far as that can be ascertained through another Council, of which the unofficial members shall have been re-elected."

Although the population in that colony is very small, the question is, nevertheless, submitted to them, whereas four millions of people in Canada are not consulted at all, except through the members of the Government. Parliament is not allowed to amend and improve the scheme, but must either accept it or reject it as a whole. The Government ought to have brought the question before Parliament in such a way that it would have an opportunity of improving the plan of union, and making it more acceptable to the people of the Dominion. As respects other features of the scheme, I do not find so much fault. The people of the colony are allowed a greater representation than other parts of Canada. They are a young community and entitled to some consideration in this respect. Not only would I grant them a sufficient representation, but I would give them all the necessary revenue for their local requirements. But to bind the Dominion to construct the railway within ten years, at whatever cost, is promising too much. If the resolutions plainly stated that Canada would commence to construct this railway as soon as the state of the finances permitted, then I would cheerfully vote for them; but to be so unequivocally committed to the construction of the road within so short a period of time, is something to which I cannot agree. We must remember that, so far as we know anything about the countries through which this road will pass, a great deal of it is exceedingly rocky and barren, except that portion of it which lies in Manitoba and along the Saskatchewan. In British Columbia, the Cascades on the Pacific coast, the Gold, the Selkirk, and the Rocky Mountains, and in addition to these particular ranges, there are considerable portions of very rugged country, through which the road will pass. Down the Saskatchewan to Fort Garry, there is a rich agricultural country that ought to be opened up, and through which a railway can easily be constructed. A moderate grant of land would

l'intention de la Colombie Britannique. Là, on établit qu'avant même d'accepter quelque concept d'union avec le Canada, on soumettrait d'abord la question aux habitants de la colonie. Le Gouverneur déclare:

«Puisque la position du Gouvernement de Sa Majesté à ce sujet a été clairement et vigoureusement définie, je suis convaincu qu'on ne souhaite pas hâter l'union avec le Canada, sauf si la majorité des sujets britanniques de la colonie manifeste son accord. C'est pourquoi je propose de n'accepter finalement aucune clause accordée par le Gouvernement du Canada avant que la majeure partie de la communauté ait signifié son accord, dans la mesure où l'on peut s'en assurer par un nouveau Conseil dont les membres non-officiels auront été réélus.» Quoique la population de cette colonie soit très restreinte, il demeure néanmoins que la question doit leur être soumise alors que quatre millions de Canadiens ne sont jamais consultés, sauf par l'entremise de leurs députés. Le Parlement n'a pas le droit de modifier ou d'améliorer ce projet, il doit l'accepter ou le rejeter en bloc. Le Gouvernement aurait dû soumettre la question au Parlement de telle sorte que celui-ci puisse avoir l'occasion d'améliorer le plan de l'union et de le rendre plus acceptable aux habitants de la Puissance. En ce qui concerne certaines autres caractéristiques du projet, je ne relève guère d'autres lacunes. Les habitants de la colonie obtiennent une plus grande représentation que les habitants d'autres parties du Canada. Ils forment une communauté jeune et, à ce titre, ils ont droit à une certaine considération. Non seulement leur accorderais-je une représentation suffisante, mais encore leur donnerais-je le revenu nécessaire pour qu'ils puissent subvenir à leurs besoins locaux. Toutefois, forcer le pays à construire le chemin de fer en dix ans et ce, quel qu'en soit le coût est une promesse exagérée. Si les propositions signifiaient manifestement que le Canada commencera la construction de ce chemin de fer aussitôt que l'état des finances le permettra, alors je voterais volontiers en leur faveur; mais le fait d'être aussi clairement tenu de construire ce chemin en aussi peu de temps est quelque chose que je ne puis approuver. Nous devons nous rappeler que pour autant que nous sachions, la majeure partie des provinces que traversera le chemin de fer est excessivement rocailleuse et aride sauf pour ce qui est de la région qui s'étend au Manitoba et le long de la Saskatchewan. En Colombie Britannique, on trouve la chaîne des Cascades sur la côte du Pacifique, les monts Gold, Selkirk et les Rocheuses; en plus de ces régions particulières, on trouve également des sections considérables où le terrain est très accidenté: c'est ce pays que devra traverser le chemin de fer. En descendant la Saskatchewan jusqu'à Fort Garry, on remarque une contrée agricole riche;

build a railway along this fertile belt, and it ought to be constructed. From Fort Garry to Lake Superior it is possible to avail ourselves of water navigation, and a short railway is only necessary. A moderate expenditure of seven or eight millions of dollars, according to Mr. Dawson's report, would accomplish all that was requisite. The very fact that we have so much water communication by the lakes will enable us to lay freight down much cheaper at Fort Garry than it can be done by way of St. Paul. In the Sessional Papers of 1869, Volume 2, Mr. Dawson estimates the cost of railway and water communication between the head of Lake Superior and Fort Garry, with locks and canals where necessary, at a total sum of \$5,800,000. Basing the estimate according to McAlpine's scale, which is generally adopted, Mr. Dawson shows that the cost of carrying a ton of freight from Fort Garry to Toronto would be, with such works completed, only \$5.35, while by railway from St. Paul by way of Chicago and Detroit to Toronto the freight is \$19.60 per ton—thus showing that the products of the North-West may be brought to the seaboard at less than one-third of the cost that is required to carry freight from St. Paul. If, then, this advantage can be secured by opening up communication through our own territory at a cost of \$6,000,000, why should we incur a liability of \$100,000,000? The Government should not have agreed to such terms of union with British Columbia. No honourable member of the Senate can desire more than I do the union of British Columbia with this Confederation; no one desires more than I do to see Canada a great and prosperous country. I will state further that I have great confidence in the future of the Dominion, but it is because I desire the successful consolidation of the Dominion that I oppose a scheme so extravagant as the one at present before the Senate and will support the amendment of the honourable member opposite.

Hon. Mr. Mitchell—I presume few of us have ever taken part in a discussion which involves interests of greater importance to the future of our country than the present one, and it has been a source of great satisfaction to myself, as I am sure it must be to every gentleman present, to find the amount of calm and thoughtful attention which has been devoted to the consideration of this question. I feel at

un chemin devrait être frayé à travers celle-ci et il serait facile d'y faire passer un chemin de fer. Une concession de terrain raisonnable provoquerait la construction d'un chemin de fer le long de cette bande fertile; celui-ci devrait donc être construit. De Fort Garry au lac Supérieur il nous est possible de nous servir de la navigation fluviale, donc, le besoin d'un chemin de fer assez court s'impose. Si l'on en croit le rapport de M. Dawson, une dépense assez modique de l'ordre de sept ou huit millions de dollars couvrirait tous les frais requis. Le seul fait que nous disposions, grâce aux Grands Lacs, d'une si grande communication par voie d'eau rendra les frais de transports beaucoup moindres si l'on passe par Fort Garry que si l'on passe par St-Paul. Dans les documents parlementaires de 1869, volume 2, M. Dawson estime à la somme totale de \$5,800,000 le coût du chemin de fer et de la communication par voie d'eau entre le haut du lac Supérieur et Fort Garry, en incluant les écluses et les canaux nécessaires. En basant son estimation sur l'échelle Mc Alpine, dont on se sert habituellement, M. Dawson démontre que le coût du transport d'une tonne de marchandises de Fort Garry à Toronto serait, une fois ces travaux effectués, de \$5.35; les frais de transport par chemin de fer de St-Paul à Toronto en passant par Chicago et Détroit sont de \$19.60 par tonne—ce qui démontre qu'on peut transporter les produits du nord-ouest jusqu'au littoral pour moins que le tiers du prix réclamé pour le transport de marchandises à partir de St-Paul. Donc, si l'on peut s'assurer de cet avantage en établissant un système de communication qui traverserait notre propre territoire et ce, au coût de \$6,000,000, pourquoi devrions-nous encourir une responsabilité de \$100,000,000? Le Gouvernement n'aurait dû accepter une union avec la Colombie Britannique sous de telles conditions. Aucun honorable sénateur ne peut désirer plus que moi-même une union entre la Colombie Britannique et cette Confédération; personne ne désire plus ardemment voir le Canada comme un grand pays prospère. De plus, je déclare que j'entrevois l'avenir de la Puissance de façon très confiante; mais c'est justement parce que je désire que l'affermissement de la Puissance soit une réussite que je m'oppose à un plan aussi extravagant que celui qu'on présente actuellement au Sénat et j'appuierai l'amendement que propose l'honorable sénateur de l'opposition.

L'honorable M. Mitchell: Je presume que peu d'entre nous ont déjà participé à une discussion où entraient en jeu des intérêts plus importants pour l'avenir de notre pays que ceux qui dépendent de la présente discussion. Ce fut pour moi une source de grande satisfaction, comme ce le fut sans doute pour chaque sénateur présent, que de constater toute l'attention calme et réfléchie que l'on porta à

the outset, in discussing the subject, that I am carried back to the period when we were called upon to consider the question whether these British American possessions should remain isolated from one another or become united into one grand nation. I felt then, as I feel now, that the conception of that idea was one worthy of consummation, and that every effort of the public men of this country should be used to carry it out successfully. It has been said that the idea originated in consequence of the political necessities of old Canada—that the public men of that province were unable to carry on Government and forced to introduce the Maritime Provinces as a means of adjusting matters. But a large portion of the people of Canada looked at the question in a very different light; they considered it necessary for the purpose of developing the resources of British America, and perpetuating British power on this continent. I am glad, when I look back upon the record of the past four years, to see around me some of those from other parts of the Dominion who aided materially in bringing about the consummation of this great scheme, and whatever may be said in the heat of debate under the influence of party prejudice, all must congratulate themselves on thoughtful and calm reflection upon the great success which has hitherto attended our efforts. These great results have not been unmarked by checks and disasters. At a very early stage in the confederation movement, New Brunswick declared against it, influenced by the fears and predictions of the opponents of the measure who declared that ruin and decay, the loss of liberty and the deprivation of constitutional rights were certain to follow a union with Canada. But so soon as the people had time for reflection, they, within a short period, reversed their decision, adopted the measure and consented to unite their fortunes with the sister provinces, and what has been the result? In place of ruin and decay which was so freely predicted, we have, at this moment, a state of prosperity in New Brunswick unsurpassed by that of any other country, and this, too, in the face of the repeal of the reciprocity measure which our American neighbours predicted would ruin us and force us into annexation. Our agricultural districts are flourishing, while in our cities and villages, the increase of the various branches of manufacturing industries is very gratifying. Nova Scotia, too, is prosperous, notwithstanding the dangers which were predicted and the agitation which has been created against Canada. Since the union in 1867, the provinces have gone on step by step consolidating and developing their resources, and last year, by the acquisition of the North-West, we extended our possessions to the base of the Rocky Mountains. When that important step was about to be taken and Parliament was asked to

l'examen de cette question. Au départ, en discutant de ce sujet, j'ai l'impression d'être reporté à l'époque où on nous demanda de considérer la question de savoir si ces possessions américano-britanniques devraient demeurer séparées ou si elles devraient s'unir au sein d'un grand pays. Je pensai, à cette époque comme aujourd'hui, d'ailleurs, que la conception de cette idée méritait qu'on la réalise et que chaque homme public devrait faire un effort en vue de mener l'entreprise à bonne fin. On a dit que l'idée avait germé du fait même des besoins politiques du vieux Canada—que les hommes publics de cette province étaient incapables de gouverner et tentaient avec acharnement d'arranger les choses en jetant les provinces maritimes dans la balance. Cependant, une grande part des Canadiens considèrent la question sous un angle tout différent; ils considéraient que c'était nécessaire pour développer les ressources de l'Amérique du Nord de perpétuer la puissance Britannique sur ce continent. Quand je jette un regard sur le travail accompli au cours des quatre dernières années, je suis heureux de voir autour de moi que des gens d'autres parties de la Puissance ont matériellement contribué à la réalisation de cet important projet et, malgré les paroles prononcées dans l'emportement de la discussion ou sous l'influence de préjugés politiques, tous doivent se féliciter du succès qui a jusqu'à présent couronné nos efforts. Ce grand succès n'a pas été sans peine. Tout au début, le Nouveau-Brunswick s'est déclaré contre le mouvement de la Confédération, influencé par les craintes des ennemis du mouvement et leurs prédictions de ruine et de déchéance, de perte de liberté et de privation des droits constitutionnels, conséquences certaines d'une union avec le Canada. Mais sitôt que les habitants de cette province ont eu le temps de réfléchir, ils ont eu vite fait de changer leur décision et d'unir leur destinée à celles des provinces sœurs. Et quel a été le résultat? Au lieu de la ruine et de la décadence prédite si largement, le Nouveau-Brunswick jouit actuellement d'une prospérité inégalée dans aucun autre pays et, de plus, cette union s'est faite au moment de l'abrogation du traité de réciprocité et qui, d'après les Américains, devait entraîner notre ruine et notre annexion. Nos secteurs agricoles sont florissants et dans nos villes et nos villages l'expansion des diverses branches de l'industrie manufacturière est très satisfaisante. La Nouvelle-Écosse est, elle aussi, très prospère, malgré les dangers prédits et la vague de contestation soulevée contre le Canada.

Depuis l'union de 1867, les provinces ont, petit à petit, développé et consolidé leurs richesses. L'an dernier, avec l'acquisition du Nord-Ouest, le Canada a étendu ses possessions jusqu'au pied des montagnes Rocheuses. À la veille de cette acquisition, lorsque le Parlement devait prendre une décision sur cette mesure impor-

decide upon it, we were told by gentlemen opposite that we were bringing trouble and taxation upon the country, that we could not govern it, that it was useless to us as a possession and prophetic utterances in no measured terms were unsparingly made, and how have they been verified? The best answer is that there are but few who will venture to express the doubts they formerly entertained of the wisdom of the accession, and the country fully justified the action of Parliament in relation thereto. We are now asked to accept, as a member of our Confederacy, the fine province of British Columbia, one greater in territorial extent than the extensive province of Quebec and twice as large as the fine province of Ontario, and which, if accepted by Parliament, as I feel assured it will be, will extend Canada from her present western limits, at the base of the Rocky Mountains, to the shores of the Pacific. And yet we find some of the honourable gentlemen opposite uttering predictions in relations to this measure, which bear a strong resemblance to those to which I have referred as having been made in reference to confederation and the North-West acquisition, and which I trust and believe will prove as unfounded. British America will thus have become practically united from the Atlantic to the Pacific. It is true that the Island of Prince Edward and Newfoundland still stand aloof, but their union with us is only a question of time, and however desirable it may be to bring them in, it is much less an object to us of financial interest than one of national pride, and when that event occurs, it must be only when their own interests as well as their inclinations induce them to seek for admission, and until that period arrives, we should not desire their union with Canada.

It has given me much satisfaction to notice the cordiality which has prevailed during this debate, notwithstanding the differences of opinion which exist on the part of gentlemen opposite, and on reviewing the arguments which have been presented against the adoption of the measure, I find that they are narrowed to a few points. While some few object to the financial, and others to the constitutional arrangements, or the proposed representation which it is proposed to give the Pacific province, the principal objection taken is against that part of the scheme which provides for the construction of a Pacific railway within a period of ten years. It is not disputed that it is desirable to admit British Columbia into our union, and the questions, which the Senate have now to consider, that principle being generally admitted, are first: are the terms which are contained in the resolutions equitable and just as well to British Columbia as to Canada and, if they are, is Canada able to carry out the engagement which these resolu-

tante, ces messieurs nous ont dit que nous attirions des ennuis et des taxes à ce pays, que nous ne pourrions le gouverner, et qu'il ne nous servirait à rien de la posséder. De sombres prophéties ont été proférées, mais se sont-elles vérifiées? La meilleure réponse à donner est que très peu de gens osent répéter les doutes qu'ils entretenaient auparavant sur la sagesse de cette annexion et que celle-ci a été entièrement approuvée par la nation. On nous demande maintenant d'accepter la belle province de Colombie-Britannique dans notre Confédération, territoire plus grand encore que le Québec et deux fois plus grand que l'Ontario, et qui, si elle est ce dont je suis certain, reculera la frontière occidentale du Canada du pied des montagnes Rocheuses à l'océan Pacifique. Cependant, certains membres de l'opposition font sur cette adhésion des prédictions qui ressemblent fort à celles faites au sujet de la Confédération et au sujet de l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest. Je suis convaincu que ces prédictions se révéleront fausses. L'Amérique britannique sera pratiquement unie de l'Atlantique au Pacifique. Il est vrai que l'Île-du-Prince Édouard et Terre-Neuve font bande à part, mais leur union avec le Canada ne saurait tarder et quoique leur adhésion soit souhaitable, c'est plus une question nationale que d'intérêt pécuniaire, et elle ne doit s'accomplir que lorsque ces provinces le désireront; avant ce temps il est inutile d'y songer.

J'ai noté avec grand plaisir l'atmosphère cordiale qui a régné pendant ces débats, malgré les différences d'opinion de ces messieurs de l'opposition. Après avoir examiné les arguments apportés contre l'adoption de la mesure, j'ai constaté qu'ils pouvaient se résumer à quelques points. Quelques uns s'opposent aux modalités financières, d'autres aux mesures constitutionnelles ou à la représentation proposée pour la Colombie-Britannique, mais la principale objection concerne la construction d'un chemin de fer du Pacifique en moins de dix ans. On ne conteste pas le fait que l'adhésion de la Colombie-Britannique est souhaitable. Les questions que le Sénat doit étudier maintenant, le principe en ayant été généralement admis, sont de savoir si les termes de la proposition sont justes et équitables pour la Colombie-Britannique comme pour le Canada, et dans l'affirmative, si le Canada pourra respecter les engagements que lui imposent cette proposition sans augmenter ses taxes ou sans que sa prospérité en souffre. Est-il vraiment nécessaire de construire un chemin de fer? Je

tions will impose upon her without materially adding to the taxation of the country or increasing its burdens in such a manner as to affect its prosperity? And is it necessary that a railway should be built at all? Upon the first point I will not trouble the House, as the honourable the leader of the Government here, in the opening of this debate, very ably explained the terms of the arrangements which it is proposed to make with British Columbia, and while he admitted their liberal character on the part of Canada, demonstrated to the satisfaction of this House their fairness and the necessity which existed for the concessions which were made, and I do not understand honourable gentlemen generally to object to that part of the scheme, but I deem it to be due to the House to answer the remarks of those honourable gentlemen who object to the construction of a railway at all, and who further state that Canada is unable to carry out her engagements in reference thereto, and predict ruin and discredit to our country as the result.

Now I would beg to remove an impression that seems to have taken possession of the minds of some honourable gentlemen that the proposed railway is built in the interest of British Columbia alone, or that it is to be viewed as the price of her admission—this is not strictly the fact, and it is unfair to that province and to this important measure so to consider it. It was clearly understood when the North-West Territory was acquired that, without railway connection between Canada and that country, its acquisition would be a burden while with such connection, that vast and fertile region would at once become a point of attraction in the emigration from Europe to the west. Now it is estimated that the length of the proposed railway from the shores of the Pacific to connect with the Canadian system of railways will be about 2,500 miles, of which there are 1,900 miles in Canada, and 600 miles in British Columbia, and it is, therefore, unfair to charge upon the latter province that it alone is the cause of its construction throughout its entire length, as, in any case, we would have had to connect ourselves by railway with the North-West; 'tis true this might have been a work of greater time, and its ultimate completion might have been more or less remote, but yet, as a national necessity, it had to be done, and without it, that country would shortly have drifted away from us into the great Republic upon our borders, and we should, therefore, not ascribe to the Pacific province alone the responsibility of imposing upon us the construction of the railway—the acquisition of the North-West created the national necessity, and the admission of British Columbia merely engages us to hasten its completion. The honourable gentleman from New

n'importunerai pas la Chambre avec la première question puisque l'honorable chef du gouvernement a très bien expliqué à l'ouverture de ce débat les conditions de l'accord avec la Colombie-Britannique et quoiqu'il ait reconnu le caractère libéral de l'attitude du Canada il a démontré, à la satisfaction de cette chambre, la justesse et la nécessité de ces concessions, je ne comprends pas ceux qui s'opposent à cette partie du projet; je crois cependant qu'il est nécessaire que la Chambre réponde aux remarques de ceux qui sont hostiles à la construction du chemin de fer et qui croient en plus que le Canada est incapable de respecter ses engagements et que cela le ruinera et lui vaudra une mauvaise réputation.

Je voudrais détromper ceux qui semblent croire que le chemin de fer n'avantagera que la Colombie-Britannique et qu'il ne représente que le prix de son admission; ce n'est pas exact et il serait injuste à l'égard de la province et à l'égard de cette proposition de le croire. Il a été clairement entendu au moment de l'acquisition des Territoires du Nord-Ouest que sans chemin de fer, ce territoire serait un fardeau pour le Canada alors qu'avec un chemin de fer, cette région vaste et fertile deviendrait immédiatement un lieu d'attraction pour les immigrants européens. On a estimé que le chemin de fer qu'on projette de construire pour relier le Pacifique au réseau ferroviaire canadien déjà existant serait long de 2,500 milles dont 1,900 milles au Canada et 600 milles en Colombie-Britannique. Il est donc injuste d'accuser la Colombie-Britannique d'être la seule raison de la construction d'un chemin de fer puisque de toute façon, il aurait fallu assurer la liaison ferroviaire du Nord-Ouest au Canada. Cela aurait sans doute exigé plus de temps pour terminer complètement les travaux, mais c'est une nécessité nationale et sans ce chemin de fer, le Nord-Ouest se serait vite séparé de nous pour se joindre à la République voisine du Sud. Il ne faut pas accuser la Colombie-Britannique d'imposer au Canada la construction du chemin de fer puisque l'acquisition du Nord-Ouest nous impose cette mesure et l'admission de la Colombie-Britannique ne fait que hâter sa réalisation. L'honorable sénateur Wilmot, du Nouveau-Brunswick, a prévenu la Chambre contre cette mesure et a longuement cité Sidney Smith et d'autres auteurs sur la répudiation des «Pennsylvania Bonds», et nous a donné un historique du «South Sea Bubble» et a tenté de faire un rapprochement avec cette entreprise

Brunswick (Mr. Wilmot) has warned the House against the measure and has read, at some length, from Sidney Smith and other authors, quotations in relation to repudiation of Pennsylvania bonds, and given us the history of the South Sea Bubble, and has endeavoured to liken to the visionary scheme last named, which had no object but money and the enrichment of a few individuals, and no promoters but the reckless speculators of that day, the great scheme of a British American Pacific railway, whose promoters are a nation of free and enterprising people, and the objects of which are to extend the civilization and settlement and to complete the union of a continent. There is no similarity in the cases and the prophetic though melancholy predictions of that honourable gentleman will prove fallacious in this case as they were in others with which he is conversant in connection with the history of his own province. The honourable gentleman, as one of the delegates who promoted confederation, should not forget his repeated declaration on that occasion that, without a connection by railway through British territory, no union between Canada and the Maritime Provinces could be maintained, and the same principle applies to British Columbia.

The honourable gentleman from Wellington Centre (Mr. Sanborn) has stated the case fairly enough as divided into three propositions: the propriety of the union, the mode in which that union shall be accomplished, and the financial arrangements including the railway. In no portion of his argument has the honourable gentleman taken exception to the principle of union, but has confined himself to our ability to carry out the terms. He takes exception to our undertaking to build the railway at all, and more especially to the limit of ten years to do it in. He contended that no company can be got to build it for the land grants and money subsidy which Government have indicated as the assistance which will probably be given. He has illustrated his position by reference to the Northern Pacific Railway, which, he stated, could be built more cheaply than ours. He has declared that the Government are taking up this scheme without information as to whether a railway is practicable or not, and he further states that a very large portion of the territory in British Columbia, through which the proposed railway will pass, is unfit for settlement, while the section of country east of Fort Garry to Nipigon Lake is of a still more objectionable character, inasmuch as in addition to its being unfit for settlement, the broken character of the country renders the construction of a railway impossible, and that even were it built, it would be impossible to work it for snow. While the Honourable Senator from Kent (Mr.

visionnaire qui n'avait pour but que d'enrichir quelques particuliers, sans autres promoteurs que les spéculateurs téméraires de l'époque, alors que le Canada est une nation d'hommes libres et dynamiques qui encouragent le projet d'un chemin de fer du Pacifique dans le but d'étendre la civilisation et la colonisation et d'unifier le continent. Les deux cas ne se ressemblent pas et les prédictions prophétiques et mélancoliques de l'honorable sénateur se révéleront aussi fausses que dans les autres cas en rapport avec l'histoire de sa province qu'il connaît très bien. L'honorable sénateur, un des promoteurs de la Confédération, ne devrait pas oublier qu'il a déclaré à plusieurs reprises que sans un chemin de fer qui traverse les territoires britanniques aucune union entre le Canada et les Maritimes n'est possible, et c'est la même chose pour la Colombie-Britannique.

L'honorable M. Sanborn, de Wellington centre, a affirmé que la question comportait trois aspects: l'opportunité de cette union, la façon de la réaliser et les modalités financières, y compris le chemin de fer. A aucun moment l'honorable sénateur ne s'est attaqué au principe de l'union, il s'est contenté d'exprimer des réserves sur nos possibilités de respecter nos engagements. Il s'oppose entièrement à notre projet de construction du chemin de fer et plus particulièrement au délai de dix ans pour le faire. Il affirme qu'aucune société ne peut construire le chemin de fer avec les subventions et les concessions de terrains que le gouvernement prévoit de fournir à titre d'aide. Il a expliqué son point de vue en se référant au chemin de fer du Pacifique nord qui, d'après lui, peut être construit à un coût moins élevé. Il a été déclaré que le gouvernement entreprend ce projet sans savoir si un chemin de fer est faisable ou non. A son avis, une très grande partie du territoire de la Colombie-Britannique, qui doit-être traversée par le chemin de fer, est impropre à la colonisation et que la région qui s'étend du fort Garry au lac Nipigon l'est encore plus; elle est trop accidentée pour permettre la construction d'un chemin de fer et même s'il était construit, la neige en empêcherait l'exploitation. Et l'honorable sénateur de Kent, M. Wark, a ajouté que le territoire entre la Baie James et les lacs, jusqu'à proximité de Winnipeg, est non seulement impropre à la colonisation, mais aussi à la culture de légumes voire de céréales secondaires et que ce pays ne

Wark) adds to the list of difficulties that the country lying between the lakes and James Bay, and thence on to near Winnipeg, is not only unfit for settlement, but incapable of cultivation, that even coarse grain and vegetables cannot be produced from its soil, and that no employment can be supplied by such a country to a road when built. It has been stated in another place, and repeated by the Hon. Postmaster General, that the Government cannot propose to build or work the road themselves, but expect to do it by means of a liberal land grant and moderate subsidy in money to a company to accomplish that object. The expectation of the Government is that 20 miles of land, on each side of the road, throughout its entire length, should be set aside for the construction of this work. Of this reserve, the company should be offered one half thereof in alternate blocks of 20 miles on each side of the railway. I will now speak of the cost of the road, and for the purpose of illustration, will divide it into three sections, and of this I may say that until more accurate explanations and surveys are made, any estimate which is given must be a mere approximate one. The Government, however, have not gone into this matter without the best information that could be obtained, and they have the assurance, from an engineer of standing, which gentleman is very conversant with British Columbia and is now within hearing, and who, himself, has made an exploration of a line of railway across our North-West possessions at the Rocky Mountains to the Pacific through the province, that the road is quite practicable and that even with the high price of labour which prevails in that country, that the 600 miles of it through British Columbia can be built for \$60,000 per mile, which would give the cost of that portion at \$36,000,000. That gentleman further states that 213 miles of the land through which it passes is of good quality and fit for settlement, and a considerable portion of it far above the average of settlement lands in Canada. The second division, commencing near the sources of the Saskatchewan and extending through the Red River country a distance of 1,500 miles, is largely composed of prairie lands, and though an honourable gentleman has stated the cost of railways on prairie lands at \$20,000 per mile, I have placed the 15,000 miles of that section at \$30,000, or a total of \$45,000,000. Then I estimate the most eastern 400 miles, computing the whole distance at 2,500 miles, at \$60,000 per mile, or \$24,000,000, making in all a total cost of \$105,000,000.

(Hon. Mr. Mitchell here went on to show that the funds likely to be realized from the land grants and the money subsidy would be nearly sufficient to meet the foregoing estimated expenditure. He then continued.)

peut pas fournir de main-d'œuvre pour la construction du chemin de fer. Il a été déclaré ailleurs et répété par l'honorable ministre des Postes que le gouvernement ne peut projeter de construire ou exploiter lui-même le chemin de fer, mais prévoit plutôt le faire faire par une société qu'il rétribuerait avec de généreuses concessions de terre et une subvention monétaire moyenne. Le gouvernement compte réserver 20 milles de terrain de chaque côté du chemin sur toute sa longueur pour l'achèvement de ce travail; il offrirait la moitié de cette réserve à la société par sections alternées de 20 milles de chaque côté du chemin de fer. Je vais maintenant parler du coût du chemin et, pour une meilleure vue d'ensemble, le séparer en trois parties; je peux dire de ceci qu'une telle estimation ne peut être qu'approximative jusqu'à ce qu'on ait complété des données et des recherches plus exactes. Toutefois, le gouvernement ne s'est pas aventuré dans ce domaine sans recueillir les meilleurs renseignements disponibles; un ingénieur renommé ayant une très bonne connaissance de la Colombie-Britannique peut nous entretenir maintenant. Il a fait une reconnaissance de terrain pour une ligne de chemin de fer traversant nos possessions du Nord-Ouest aux montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique à travers la province, et il assure au gouvernement que le chemin est très praticable et que malgré le haut coût de la main-d'œuvre dans cette province, les 600 milles de chemin de fer peuvent être construits à travers la Colombie-Britannique pour \$60,000 le mille, ce qui amènerait à \$36,000,000 le coût de cette section. De plus, cet homme affirme que 213 milles des terres situées le long du chemin de fer sont de bonne qualité et propres à la colonisation, et qu'une partie considérable de ces terres est de qualité beaucoup au-dessus de la moyenne des terres de colonisation au Canada. La deuxième section, commençant près des sources de la Saskatchewan et se prolongeant dans la région de la Rivière Rouge, une distance de 1,500 milles, est surtout composée de prairies et, même si un honorable sénateur a établi le coût du chemin de fer dans cette région à \$20,000 le mille, j'ai estimé les 15,000 milles de cette section à \$30,000 le mille, ou un total de \$45,000,000. Ensuite, j'estime les 400 milles les plus à l'est, totalisant une distance de 2,500 milles, à \$60,000 le mille ou \$24,000,000, faisant en tout \$105,000,000.

(A ce moment, M. Mitchell s'employa à montrer que les revenus devant provenir des concessions de terres et des subventions monétaires seraient presque suffisants pour couvrir les dépenses prévues, et il continua:)

To the objection that no company can be got to build the road, I answer that on the Northern Pacific, which runs within a short distance of our southern boundary line where it crosses Red River, a company is building that road on land grants alone, without any subsidy, through a country a great deal like our own, and where it differs from ours, that difference is in favour of Canada. I am informed that the company has already over 200 miles of its road built, and is progressing rapidly. If, therefore, the Northern Pacific Company can build their road on land grants, surely we have no reason to doubt that, with the additional facilities which we have to offer, we will get ours taken up. As to the ability of Canada to fulfil her engagement in reference to this road, I need scarcely say that her condition never was more prosperous than at present. Her revenue is ample for her wants, covering her public works, upon which large annual outlays are made. The annual percentage of increase of population is beyond that of the United States, while a much greater increase must be looked for through the settlement of our new territory, so soon as facilities for transport are afforded. This increase of population alone will give a revenue which will contribute largely towards the payment of the subsidy, but it will be remembered that we have the 20 miles of land reserved in alternate blocks along the whole line of railway, from which a railway fund could be secured on the faith of such land reservation. And in addition to this, we have millions of acres of land in the North-West beyond the railway reservation. I do not deem it necessary further to refer to the ordinary sources of revenue as a means of enabling Canada to meet her engagements as that has been already ably dealt with. Doubtless, the subsidy will be so arranged as to make the future provide for its fair share of the cost of this Government work, and thus avoid the danger that its construction will unduly press upon the present generation. But honourable gentlemen say we cannot construct the work in ten years. If we can get the means to construct the line at all, we can do it in ten years; and if it is to be done then, twere well to do it quickly, and give the present generation the benefit of its use. The Central Pacific road, which was constructed through a much more difficult country, was built in three years, and I can see no reason why ours should not be built in ten. But if we assume that, from any unforeseen cause, we should fail in having it completed within that time, but that we, in good faith, commenced and progressed with the work as rapidly as it was possible to do it, does any one believe that any difficulty would arise from such a course or British Columbia could find fault? I certainly do not, and while some honourable gentlemen have taken exception that it is so written in the Bond, and that the resolutions should be rejected and be again remitted back for the consideration of British Columbia, I think such a course is fraught

A l'objection qu'on ne peut obtenir les services d'aucune société pour construire le chemin de fer, je répons que pour la Northern Pacific, qui passe près de notre ligne frontière du sud où elle traverse la rivière Rouge, une société construit ce chemin pour des concessions de terres seulement et sans subvention, à travers une région qui ressemble beaucoup à la nôtre et en diffère à l'avantage du Canada. Je sais que la société a déjà construit plus de 200 milles de chemin et progresse rapidement. Alors, si la Northern Pacific Company peut faire construire son chemin en concédant des terres seulement, il est certain que nous n'avons aucune raison de douter que, avec les avantages additionnels que nous offrons, la construction de notre chemin de fer sera entreprise. Quant à la possibilité qu'a le Canada de remplir ses engagements pour ce chemin, ai-je besoin de dire que la situation du pays n'a jamais été plus prospère qu'à présent. Ses revenus couvrent largement ses besoins, englobant les travaux publics, pour lesquels on octroie de grosses sommes d'argent chaque année. Le pourcentage annuel d'augmentation de la population dépasse celui des États-Unis, alors qu'une augmentation beaucoup plus grande doit être envisagée avec la colonisation de notre nouveau territoire, aussitôt qu'on pourra disposer de facilités de transport. A elle seule, cette augmentation de la population apportera des revenus qui contribueront beaucoup au paiement de la subvention, mais je rappelle que nous avons 20 milles de terres réservées en sections alternées tout le long de la ligne du chemin de fer; grâce à cette réserve comme garantie, nous pourrions assurer un fonds du chemin de fer. Et en plus de cela, nous avons des millions d'acres de terre dans le Nord-Ouest, plus loin que la réserve du chemin de fer. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de poursuivre en me référant aux sources habituelles de revenus comme moyens de permettre au Canada de remplir ses engagements, puisqu'on s'est déjà très bien occupé de ça. La subvention sera sans doute conçue de façon à ce que les revenus futurs dédommagent une bonne partie des frais de cette entreprise gouvernementale et évitent ainsi le danger que cette construction soit un poids financier trop lourd pour la présente génération. Mais les honorables sénateurs disent que nous ne pouvons compléter ce travail en dix ans. Si nous pouvons déjà trouver les moyens de construire la ligne, nous pouvons compléter le travail en dix ans et, puisque qu'il doit être fait, aussi bien le faire rapidement et permettre à cette génération d'en bénéficier. Le chemin de la Central Pacific a été construit en trois ans dans une région beaucoup plus accidentée, et je ne vois aucune raison pour que le nôtre ne soit pas construit en dix ans. Mais si nous supposons qu'une cause imprévue nous empêche de compléter ce travail durant cette période après avoir agi de bonne foi, en commençant et en progressant dans le travail aussi vite qu'il nous était possible de le faire, quelqu'un pense-t-il

with danger. The Parliament of that country would at once claim the right to open up and discuss each individual item of the conditions, and thus defer indefinitely the consummation of what we so much desire. The Government have, however, endeavoured to meet this objection as far as it is possible to do so on this point, without endangering the measure, by introducing a resolution explaining what they mean by the provision to construct the railway in ten years, and I have no doubt that this will be acceptable to British Columbia. It is important in considering the ability of Canada to carry out her engagement, to look at the character of the lands through which this railway will run. I have already stated the opinions of an engineer of standing in reference to those in British Columbia, and in confirmation thereof, I will quote from a paper read before the Geographical Society of London in 1869, a description of a portion of that country through which it is proposed that the railway shall run, that for 300 miles in length it runs through "a rich plateau of cultivable soil generally heavily timbered, and capable of producing any kind of crops". In reference to this plateau, it is stated that it contains millions of acres of good ground where large tracts of land are sure to be taken up as soon as the first communications are established. The writer further observes "that the Indian horses pass the winter out of doors without fodder or stabling, the best proof that the winters are not very severe", and while speaking of a portion of the country as rough, clearly indicates its fertile character and adaptability for cultivation and grazing. With reference to that section of the country which extends from the Rocky Mountains eastward, it is universally admitted to be most fertile in its character, level, fertile and with a good climate and presenting no impediments to the construction of a road, and for many hundreds of miles is of such a character that carts and waggons can be driven over it in its natural state. What a contrast to the corresponding section through which the Americans have to construct their roads to the Pacific. Dr. Henry, of the Smithsonian Institute, says: "The progress of settlement a few miles west of the Upper Missouri River, and west of the Mississippi beyond the 98th degree of longitude, is rendered impossible by the condition of climate and soil which prevail there. * * * The Rocky Mountain region and the sterile belt east of it occupies an area about equal to one-third of the whole surface of the United States, and which must now remain of little value to the husbandman." Professor Hind, in his report, says: "The arid districts of the Upper Missouri are barren tracts, wholly uncultivable from various causes. * * * Along the 32nd parallel the breadth of this desert is least, and the detached area of fertile soil, greatest, but the

que des embêtements résulteraient d'une telle action ou que la Colombie-Britannique nous en tiendrait rigueur? Je ne le pense certainement pas, et, bien que quelques honorables sénateurs se soient opposés à la durée des travaux telle que décrite dans le contrat et aient suggéré que les résolutions soient rejetées pour être étudiées de nouveau par la Colombie-Britannique, je crois qu'une telle façon d'agir est remplie de danger. Le parlement de cette province réclamerait immédiatement le droit de soulever et discuter chaque détail des clauses du contrat et retarderait ainsi indéfiniment l'achèvement de ce qui nous tient tant à cœur. Cependant, le gouvernement fédéral a tenté de faire face dans la mesure du possible à l'objection sur ce point, sans compromettre le projet de loi, en proposant une résolution expliquant ce qu'il veut dire par dispositions nécessaires prises pour construire le chemin de fer en dix ans, et je n'ai aucun doute que ce sera acceptable par la Colombie-Britannique. Quand nous étudions la capacité qu'a le Canada de remplir ses engagements, il est important de tenir compte des terres par où passera le chemin de fer. J'ai déjà fait connaître l'opinion d'un ingénieur renommé concernant les terres de la Colombie-Britannique et, pour plus ample confirmation, je vais citer un extrait d'un journal lu en 1869 devant la Geographical Society de Londres, et qui décrit une partie de cette province par où le chemin de fer passera: sur une distance de 300 milles, il passera par «un riche plateau de sol cultivable, en général très boisé, propre à toute culture.» Ce plateau contient des millions d'acres de bonne terre où l'on est sûr de vendre de grands terrains aussitôt que les premiers moyens de communication seront établis. Le journaliste note en plus «que les chevaux indiens passent l'hiver dehors sans affouagement ni abri, preuve que les hivers ne sont pas très rigoureux», et, tout en mentionnant l'inégalité d'une partie de la région, il en indique clairement la fertilité et son adaptation à la culture et à la pâture. La partie de la province s'étendant vers l'est à partir des montagnes Rocheuses est universellement reconnue comme ayant un sol fertile et égal, et le bon climat ne présente pas d'incommodité pour la construction du chemin; de plus, sur plusieurs centaines de milles le terrain est tel qu'il est possible aux charettes et aux wagons d'y rouler sans peine en son état naturel. Quel contraste avec la région correspondante où les Américains doivent construire leurs chemins jusqu'au Pacifique! Le Dr. Henry, du Smithsonian Institute, dit: «Quelques milles à l'ouest du fleuve Upper Missouri et à l'ouest du Mississippi au delà du 98° degré de longitude, les progrès de la colonisation sont rendus impossibles par les conditions du climat et du sol qui prédominent dans cette région. La région des montagnes Rocheuses et la bande de terre sté-

aggregate number of square miles of cultivable lands amounts only to 2,300, in a distance of 12,100 miles." The State Geologist of California thus describes the Colorado desert, through which the Northern Pacific Railway runs: "Its area is some 9,000 square miles and, excepting the Colorado River which cuts across its lower end, is without river or lake. It stretches off to the horizon on all sides without one glimpse of vegetation or life, its surface is ashy and parched; its frame of mountains rises in rugged pinnacles of black rocks, barren of soil; local storms of dust and sand are prevalent. Parts are entirely destitute even of sand, being smooth compact sun baked clay; other parts are covered with heaps of sand disposed like snow drifts in waves of 50 or 80 feet in height."

Yet this is the character of the country through which the American lines of Pacific railway are either built, in process of building, or projected. Yet we are told that with the fertile lands of the North-West, with a fertile belt of the finest prairie land stretching from the Red River to the Rocky Mountains, that Canada cannot build her railway through her fertile prairies though the Americans can construct theirs over the barren desert; and, in addition to this, the passes through our territory are neither so long, so difficult of approach nor at so great elevations as are the most favourable ones of the American routes, nor are there so many ridges to cross.

Another of the objections stated by honourable gentlemen is that the country south of Hudson's Bay and stretching west to Fort Garry is unfit for cultivation and so mountainous and rocky in its character as to be incapable of being utilized.

Now, I am at a loss to know where the authority is to be found for such a statement. I have referred to the latest works which treat upon that country, and I draw entirely different conclusions as to its character. Mr. Alexander Russell, C.E., in the recent edition of his work, fresh from the press, and no higher authority can be quoted in reference to the character of that country, states that the country, at a short distance to the north of Lake Superior, loses its rugged character and generally declining in its height merges into siluri-

rile à l'est occupe une surface à peu près équivalente au tiers de toute la superficie des États-Unis et reste de peu de valeur au cultivateur.» Dans le rapport du professeur Hind on lit: «Les territoires arides de l'Upper Missouri sont des étendues désertiques absolument incultivables pour différentes raisons. Le long du 32^e parallèle, la partie désertique diminue, et les ares isolés de sol fertile sont plus nombreux, mais le total en milles carrés de sol cultivable se chiffre à seulement 2,300 sur une distance de 12,100 milles.» Le géologue de l'état de Californie décrit ainsi le désert du Colorado, par où passe le chemin de fer de la Northern Pacific: «Sa superficie est de quelque 9,000 milles carrés et, à l'exception du fleuve Colorado qui le traverse à sa base, il est sans rivière ni lac. Il s'étend à perte de vue de tous côtés sans un soupçon de végétation ou de vie et sa surface est cendreuse et aride; ses montagnes sont des pics de roc noir et les tempêtes de sable locales sont fréquentes. Certaines parties sont complètement dénudées, même de sable, étant formées d'une couche d'argile fin, pressé et cuit au soleil; d'autres parties sont couvertes de tas de sable formés comme des bancs de neige en vagues de 50 ou 80 pieds de hauteur.»

Toutefois, c'est la topographie du pays à travers lequel les lignes américaines du chemin de fer du Pacifique sont construites, en voie de construction ou à l'état de projet. Néanmoins, on nous dit qu'avec les terres fertiles du Nord-Ouest et la bande fertile des plus belles prairies s'étendant de la rivière Rouge jusqu'aux montagnes Rocheuses, le Canada ne peut construire son chemin de fer à travers ses prairies, alors que les Américains peuvent construire le leur dans un désert aride; en plus, les cols dans notre territoire ne sont pas si longs, ni si difficiles d'accès, ni en si grande altitude que les routes américaines les plus convenables, et il n'y a pas tant de chaînes de montagnes à traverser.

Une autre des objections émises par les honorables Sénateurs est que la région au sud de la Baie d'Hudson et s'étendant à l'ouest du fort Garry est impropre à la culture et si montagneuse et rocheuse qu'elle est inutilisable.

Maintenant, je ne sais vraiment pas où trouver le responsable d'une telle déclaration. Je me suis référé aux derniers travaux concernant cette région et je tire des conclusions complètement différentes quant à sa nature. M. Alexander Russell, I.C., qui est la plus grande autorité pouvant être citée concernant la nature de cette région, déclare dans la dernière édition de son livre qui vient de paraître que la région à peu de distance au nord du lac Supérieur perd sa nature accidentée et la déclinaison de ses montagnes émerge, en général, sur des pla-

an plateaus or fertile plains well suited for settlement; he says:

"This declination in height and peculiar character of the range are mentioned, not only as meriting notice as descriptive of a large part of this section of territory, but especially because they are of importance to us and admitting of a most direct line of railway from Montreal to the Red River Settlement (and the Pacific) about 400 miles shorter than the route through Minnesota now used; as favourable as to the character of the ground, as much of what is to be made of the Intercolonial Railway in the country between the St. Lawrence and New Brunswick and the passing through much land as fit for settlement and with as good a climate, but with less depth of snow in winter."

I would also refer, in confirmation, to the report of the surveys of that section of Provincial Land Surveyors Sinclair and Forest, fully confirmatory of the above statements.

Now, in reply to the statement of the unfit-ness of that country for cultivation, let me quote from the evidence of Mr. Gladman who resided fifteen years at Moose Factory on the Hudson Bay, and has stated "that the climate and soil are good, that he raised potatoes and other vegetables there in great abundance, that barley ripened well, and that horned cattle, horses, sheep and pigs were raised in abundance at this point, 230 miles north of the boundary between the territory and Canada". He adds that the soil and climate of Albany, which is 100 miles further north, does not differ much from Moose. At New Brunswick House, which is 100 miles south, he says, "the soil is very good, that excellent potatoes and every description of vegetables are raised there, oats ripened well, and wheat raised with success, and that he does not know of anything to prevent a good settlement from being made there, but it being rather distant from market".

Mr. Russell confirms these statements and speaking of the Hudson Bay Territory westward of James Bay and towards Winnipeg, says: "that the country and climate improve equally southward and westward, the western side of it even to its northwest angle is wooded thickly and flanks the Great Central Region suitable for cultivation".

Professor Hind, in his report, confirms the character given of the country as above, and states that wheat is sown 130 miles north of Fort Francis about the 20th of May, that Indian corn ripens well and that potatoes had never once, during five years cultivation, been injured by frost.

Sir John Richardson tells us that at Fort Francis, on Rainy River, where this rich tract

teaux siluriens ou des plaines fertiles bien appropriés à la colonisation; il dit: «Cette pente plus douce et cet aspect particulier de la chaîne en question méritent notre attention car ils caractérisent la plus grande partie du territoire et ils ont une grande importance pour nous, en permettant l'accès d'une ligne de chemin de fer directe de Montréal à l'établissement de la Rivière Rouge (jusqu'à l'océan Pacifique) soit 400 milles de moins que la ligne actuellement en service à travers le Minnesota; aussi satisfaisante du point de vue de la nature du sol que de son utilité pour le chemin de fer Intercolonial dans la région entre le Saint-Laurent et le Nouveau-Brunswick, et traversant de nombreuses terres propices à la colonisation avec un climat aussi agréable mais avec moins de neige en hiver.»

Jé m'appuie aussi sur le rapport des études effectuées par la section responsable des Arpenteurs provinciaux des terres Sinclair et Forest qui confirme les faits exposés ci-dessus.

En réponse à l'allégation que cette région ne se prête pas à l'agriculture, permettez-moi d'invoquer la déclaration de M. Gladman qui a passé quinze ans à Moose Factory à la baie d'Hudson, selon laquelle: «le climat est agréable et le sol est riche. Il a cultivé des pommes de terre et d'autres légumes en abondance—l'orge a bien mûri et on a élevé des bovins, des chevaux, des moutons et des porcs en grand nombre à 230 milles au nord de la frontière qui sépare cette région du Canada. Il ajoute que le sol et le climat d'Albany, qui se trouve environ 100 milles plus au nord, ressemblent beaucoup à ceux de Moose. Il affirme qu'à New Brunswick House, à 100 milles vers le sud, «le sol est riche, les pommes de terre sont délicieuses et on y cultive une grande variété de légumes. L'avoine mûrit bien et le blé pousse à merveille. D'après lui, rien n'empêcherait la colonisation de cet endroit si ce n'est sa distance du marché.»

M. Russell corrobore ces déclarations et il affirme au sujet de la région de la baie d'Hudson qui s'étend à l'ouest de la baie James vers Winnipeg que: «le pays et le climat s'améliorent aussi bien vers le sud que vers l'ouest. Le côté ouest jusqu'à l'angle nord-ouest est très boisé et la Great Central Region est propice à l'agriculture.»

Le professeur Hind confirme cette description du pays dans son rapport et il affirme que l'on sème le blé vers le vingt mai à 130 milles au nord de Fort Francis, que le maïs mûrit et que les pommes de terre n'ont pas été abîmées par la gelée une seule fois en cinq ans.

D'après Sir John Richardson, on sème le blé à Fort Francis sur la rivière Rainy du premier au

of alluvial land commences, wheat is sown from the 1st to the 23rd of May, and abundant crops reaped at the end of August.

Mr. Russell also states, and gives good and sufficient reasons therefor, that the climate is more genial "and of decidedly greater warmth" after crossing the height of land than it is on the shores of the lake, and that this wilderness extends for several hundreds of miles to the north.

Mr. Dawson, in his admirable report, in speaking of the same district of the country and while confirming the character above given to it, says: "that the south western part of this territory will, therefore, become the site of an important trade, while its rivers and numerous lakes offer more abundant fisheries than those of the great lakes of the St. Lawrence, while the fisheries of the Hudson and James Bay are more prolific and abundant than were our Atlantic and sea coast fisheries".

In the face of such testimony, it will scarcely be repeated that the country through which we propose to build this great work is sterile and barren; on the contrary, the authorities upon the subject, and those who know it best, pronounce it to be valuable for settlement as well as rich in timber and magnificent fisheries. I may here state several gentlemen of Toronto called upon me within the week, with a view of ascertaining the value and character of these Hudson Bay fisheries, and stated that they contemplated the projection of a railway to place Hudson Bay in connection with the Toronto system of railways, and I have no doubt but ere long we will see this project carried out. The enterprise shown in the province of Ontario warrants the belief that, with so rich and fertile a back country as the North-West and Hudson Bay area, with the fertile prairies of the former and the valuable fisheries and timber which characterize the resources of the latter, as well as mineral lands of the Lake Superior region, all the inducements to railway extension in the west are too great to be overlooked. I must here notice one remark of the honourable member from the Wellington Division. He says that the Act does not permit the admission of British Columbia on the terms which we propose. My reading of the 142nd section, to which the honourable gentleman referred, does not, to my mind, bear the construction he puts on it. The fair and just interpretation is that whatever terms may be agreed upon—whether in respect to the financial arrangements or the representation in Parliament—by the Legislature of British Columbia and the Parliament of Canada shall become law, so long as they are not at variance with the provisions of the Union Act, but are in accordance with it. The honourable gentle-

vingt-trois mai à l'endroit où commence cette riche région alluviale et l'on fait une récolte abondante vers la fin août.

M. Russell explique aussi que le climat est plus doux et «tellement meilleur» au-delà de l'arête que sur les bords du lac et que cette région sauvage s'étend au nord sur des centaines de milles.

Dans son admirable rapport sur cette région, tout en confirmant la description ci-dessus, M. Dawson déclare que: «La partie sud-ouest de ce territoire deviendra un centre important de commerce, pendant que les pêcheries de ses rivières et de ses lacs seront plus nombreuses que celles des Grands Lacs du Saint-Laurent et que les pêcheries de la baie d'Hudson et de la baie James seront plus abondantes et plus prospères que ne l'étaient nos pêcheries de l'Atlantique et du littoral.»

Comme nous le voyons d'après ces témoignages, le territoire à travers lequel nous proposons de construire ce vaste projet n'est ni stérile, ni aride. Au contraire, les autorisés sur le sujet et les personnes qui connaissent bien cette région sont d'avis qu'elle est propice à la colonisation, dotée de vastes forêts et de splendides pêcheries. Plusieurs hommes d'affaires de Toronto sont venus me voir cette semaine au sujet des pêcheries de la baie d'Hudson et de leur valeur car ils projettent d'étendre une ligne de chemin de fer afin de relier la baie d'Hudson au système ferroviaire de Toronto et ce projet sera certainement réalisé dans un proche avenir. L'esprit d'entreprise manifesté dans la province de l'Ontario justifie pleinement l'extension de la ligne de chemin de fer dans l'Ouest étant donné la fertilité des prairies du nord-ouest, l'importance des pêcheries et des forêts de la baie d'Hudson et les richesses minières de la région du lac Supérieur. Je dois maintenant commenter une remarque faite par l'honorable membre de la Division Wellington qui affirme que l'Acte interdit l'entrée de la Colombie-Britannique selon les termes que nous proposons. A mon avis, l'article 142 auquel l'honorable sénateur fait allusion ne se prête pas à ce genre d'interprétation. Au contraire, cet article suggère que toutes propositions ayant trait aux arrangements financiers ou à la représentation au Parlement qui sont acceptées par la législature de la Colombie-Britannique et par le Parlement canadien deviendront lois dès qu'elles seront conformes aux dispositions de l'Acte d'Union. En outre, l'honorable membre a lu un autre article et il a déclaré qu'il ne contenait rien au sujet de la représentation au Sénat. J'ai eu l'honneur d'être parmi ceux qui ont formulé et soumis à l'examen du gouvernement de Sa

man also read another clause and said nothing was mentioned about representation in the Senate. I had the honour of being one of the gentlemen who framed and submitted, for the consideration of Her Majesty's Government, these resolutions on which the Union Act is based. The question of the representation of Newfoundland and Prince Edward Island only were discussed—it was not believed that we could immediately acquire the North-West—much less was it thought that we could bring in British Columbia within so short a period. I am pleased that the results have gone ahead of our anticipations; but now that the country is brought in, I am sure that the Parliament of Canada will accept the terms of admission. I believe that this Parliament will not hastily reject them in consequence of the view entertained by some gentlemen that the resources of this country will not be able to carry out what the Government have submitted for the consideration of Parliament. But it is said that we should first carry out what we have promised—that we should first complete our canals, railways and other public works which we have undertaken. We are making fair progress with our public improvements—we are constructing the Intercolonial Railway as rapidly as possible, and we have adopted the best means in our power to obtain information with respect to the canals of the Dominion; and I do not think that the Government is fairly open to the taunt that they have failed to fulfil their promises. Nor do I think that the great object of uniting the British possessions on this continent should be left incomplete until our canals are deepened. The honourable member also propounded the statement that the policy of the Government of England is separation from Canada; but I cannot see that there are any facts to prove this. There is nothing to authorize us to believe that the intelligent people, or Parliament, or the Ministry of England desire, for a moment, that the most prosperous and powerful of her colonies should be separated from the Empire. The same despatch which stated the fact of the withdrawal of the troops declared explicitly that the whole force of the Empire would be ready to assist these colonies in the time of danger. At this very moment, the telegraph is informing us that the Under Secretary of State has submitted to Parliament a scheme for the union of the West India Islands, and this step is not taken to promote separation, but the contrary. So far, then, from Great Britain consenting to the policy of disintegration, she is thus endeavouring to build up another Confederation to perpetuate British influence. My honourable friend opposite (Mr. Letellier de St Just), in addressing the House on this subject, appealed to the prejudices of his compatriots.

Majesté ces propositions sur lesquelles est fondé l'Acte d'Union. Nous avons discuté uniquement de la représentation de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard car il n'était pas possible, à notre avis, d'acquiescer immédiatement la région du nord-ouest et, encore moins, la Colombie-Britannique en si peu de temps. Je suis heureux de constater que les résultats ont dépassé notre attente, mais maintenant que nous avons acquis ce territoire je suis certain que le Parlement du Canada acceptera les conditions d'admission. Je ne pense pas que le Parlement les rejette sous prétexte que certains sénateurs prétendent que les ressources de ce territoire seront insuffisantes pour réaliser les projets que le gouvernement a soumis à l'examen du Parlement. Certains sont d'avis, cependant, que nous devrions d'abord compléter les projets que nous avons promis, c'est-à-dire, les canaux, les chemins de fer et autres travaux publics en cours. Nous faisons des progrès satisfaisants dans le domaine des services publics—nous construisons le chemin de fer Intercolonial aussi rapidement que possible et nous faisons de notre mieux pour obtenir des renseignements sur les canaux à travers le pays. Je ne pense donc pas que le gouvernement soit prêt à accepter les reproches qu'on lui fait d'avoir manqué à ses promesses et je ne pense pas non plus que l'union projetée des colonies anglaises sur ce continent devrait être remise jusqu'à ce que tous nos canaux soient creusés. L'honorable membre a aussi déclaré que la politique du gouvernement anglais visait la séparation d'avec le Canada mais, à mon avis, aucun fait ne vient appuyer cette déclaration. Rien ne nous permet de croire que les gens intelligents, le Parlement ou le gouvernement anglais aient le moindre désir de voir la plus riche et la plus puissante de leurs colonies se séparer de l'Empire. La dépêche qui nous annonce le retrait des troupes nous apprend aussi que les forces de l'Empire au complet seraient prêtes à venir en aide aux colonies en cas de danger. La dépêche nous annonce actuellement que le sous-secrétaire d'État a présenté au Parlement un plan pour réaliser l'union des îles des Antilles et cette mesure ne vise pas à encourager la séparation, bien au contraire. Loin de vouloir adopter une politique de désintégration, la Grande-Bretagne cherche avant tout à créer une autre confédération afin de préserver son influence. En s'adressant à la Chambre à ce sujet, l'honorable collègue qui me fait face (M. Letellier de St Just) a fait appel aux préjugés de ses compatriotes.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I did not appeal to the prejudices of any one.

Hon. Mr. Mitchell—I am bound to believe the honourable gentleman, but certainly I understood him to state that, while granting pensions by these resolutions to gentlemen in British Columbia, we were turning out our own people with comparatively little remuneration, and that during the last three or four years, we had dismissed officers of the public service without giving them any pension.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I have not in any way referred to the Minister of Fisheries. I referred to the time when that honourable gentleman, with others, did not find it advisable to pay pensions to those whom they were turning out of office, whilst they were giving those pensions to men in British Columbia.

Hon. Mr. Mitchell—The case here is very different. The gentlemen to whom he refers were officers in connection with the old Parliament of Canada, and no obligation rested on the Dominion concerning them. No obligation rested on the provinces of Nova Scotia and New Brunswick to give pensions to men from whom they had never received any benefit, and in whose case they recognized no responsibility. In the case of British Columbia, we know that there are only five, at present, entitled to pensions under these resolutions, and it is not expected that more than two of these will receive any. These men held their appointments from the Imperial Government, and it is only in keeping with Imperial policy that, in the proposed change, that Government would expect that those officers should be provided for, that their circumstances should be favourably considered. The honourable member from the Wellington Division has declared that we have only consulted the interests of British Columbia. Honourable gentlemen know perfectly well that British Columbia presented a request to us to be admitted into the Union. We invited delegates to discuss the question, and the conference was held in due season, and certain terms arranged. It was demanded in the original proposition that there should be a waggon road constructed. Knowing the desire of the country to have a railway through the Saskatchewan territory, and believing it was only throwing away money in building a waggon road, we arranged the present terms; and notwithstanding the remarks of some honourable gentlemen, I think the House will agree that we have made a reasonable calculation and provision for the work. Then consider the national advantages that must accrue from this measure. We are now the third greatest mari-

L'honorable M. Letellier de St Just: Je n'ai fait appel aux préjugés de personne.

L'honorable M. Mitchell: Je me vois obligé d'ajouter foi aux paroles de l'honorable M. Letellier de St Just mais j'ai bien cru l'entendre dire qu'alors que nous versions des pensions à des messieurs en Colombie Britannique, nos propres employés étaient comparativement mal payés et que nous avons renvoyé des fonctionnaires au cours des trois ou quatre dernières années sans leur verser de pension.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je n'ai fait aucune allusion au ministre des Pêches. J'ai simplement rappelé le temps où celui-ci ainsi que d'autres personnes n'avaient pas cru bon de verser des pensions aux employés qu'ils renvoyaient alors qu'ils versaient ces mêmes pensions à des messieurs en Colombie Britannique.

L'honorable M. Mitchell: La situation n'est pas du tout la même. Les personnes auxquelles il fait allusion étaient membres de l'ancien Parlement du Canada et le pays n'avait aucune obligation envers eux. Les provinces de la Nouvelle Écosse et du Nouveau Brunswick ne sont pas obligées de verser des pensions à des hommes qui n'ont rien fait pour elles et envers lesquels elles ne se reconnaissent aucune responsabilité. En Colombie Britannique, il n'y a actuellement que cinq personnes autorisées à recevoir une pension en vertu de ces propositions et sans doute seulement deux d'entre elles en recevront une. Ces hommes étaient nommés par le gouvernement impérial et le gouvernement ne fait pas que respecter la politique impériale lorsqu'à l'occasion du changement projeté il s'attend à ce que ces fonctionnaires soient bien pourvus et à ce que leur situation soit envisagée favorablement. L'honorable membre de la Division Wellington a déclaré que nous n'avons fait que consulter les intérêts de la Colombie Britannique alors que les honorables messieurs savent parfaitement que la Colombie Britannique nous a adressé une demande d'admission dans l'union. Nous avons invité des délégués pour étudier la question et nous avons tenu, en temps voulu, une conférence qui nous a permis de prendre certaines mesures. La proposition primitive stipulait la construction d'une route. Sachant que le pays désire avoir un chemin de fer qui traverse le territoire de la Saskatchewan et croyant qu'il ne faisait que gaspiller son argent en construisant une route, nous avons conclu les termes présents; et je crois que la Chambre conviendra que nous avons calculé juste et pris des dispositions raisonnables en vue du travail, nonobstant les remarques de certains sénateurs. Considérez alors les avantages nationaux qui découleront de cette mesure. Nous

time power in the world. At the present time, France has not as much tonnage as we have, and before ten years pass away, we will have made great advances in maritime importance, for the railways and public improvements now going on, or in contemplation, will stimulate industry and commerce, and our ships will have more than they can do. We have the timber, the coal, the fish, to require the employment of a large amount of tonnage and to give employment to a hardy maritime population. In conclusion, I will merely say that I am confident that the future historian of this country will refer in laudatory terms to the action of Parliament if it adopts the resolutions which have been submitted for its consideration, and which, I trust, will be the means of consolidating British power on this continent and forming a new nationality whose limits, east and west, will be the shores and islands of the Atlantic and Pacific. (Applause.)

Hon. Mr. Skead—I approach this subject with a great deal of reluctance, but representing, as I do, the Ottawa district in this House, I am unwilling to give a silent vote. Having been an advocate of Confederation since its first inception, some five or six years ago, it is most gratifying to me, as it must be gratifying to the people generally to find that the scheme has worked so satisfactorily. Reviewing the progress of this great question, we find that five provinces have been united and now the sixth is applying for admission into the Confederation. With respect to the terms under which British Columbia is to come in, I may say that I cannot see much in the objections that some honourable gentlemen have raised against these resolutions. It seems to me, after listening attentively to this debate, that the Government are not pledged to involve this country in any large expenditure. Manitoba was annexed to Canada last year, and we are under pledges to make a highway to it. I believe it is for the interest of the country we should pass these resolutions, and that if we were to send them back to British Columbia for a modification, we might delay the union indefinitely. Delays are dangerous, and we should not run any risk in a matter of such deep importance to the public interests. There are some little difficulties looming up on our frontiers—even at Pembina things are not altogether satisfactory—and the sooner Confederation is accomplished, the better. There is the little island of San Juan—an object of dispute so long. That question should be settled, but it can never be whilst British Columbia is left out in the cold. I believe if we hesitate to bring her in, she may be induced to refuse to join her fortunes with those of the Dominion. What will be the fortune of Canada if we are shut out of the Pacific—what chance

sommes la troisième puissance maritime au monde. A l'heure actuelle, la France possède un tonnage moins important que le nôtre, et, avant dix ans, nous aurons bien avancé sur le plan maritime, car les chemins de fer et les améliorations d'ordre public en cours ou en projet stimuleront l'industrie et le commerce, et nos navires ne suffiront pas aux besoins. Nos ressources en bois, en charbon et en poisson rendront nécessaire l'emploi d'une flotte considérable et fourniront du travail à une population maritime courageuse. En conclusion, je dirai tout simplement que je suis persuadé que les historiens futurs n'auront que des éloges à faire au Parlement s'il adopte les résolutions qui lui ont été présentées, et qui j'espère bien seront le moyen de consolider la puissance britannique sur ce continent et de former une nouvelle nation dont les limites est et ouest seront les rivages et les îles de l'Atlantique et du Pacifique. (applaudissements).

L'honorable M. Skead: J'hésite quelque peu à aborder ce sujet mais puisque je représente le district d'Ottawa en cette Chambre je dois expliquer mon vote. Ayant été un partisan de la Confédération depuis ses débuts il y a de cela cinq ou six années, c'est un plaisir, pour moi aussi bien que pour les gens en général, de constater que tout s'est très bien passé. En examinant l'évolution de cette grande question nous constatons que cinq provinces se sont unies et que maintenant la sixième sollicite son entrée dans la Confédération. Pour ce qui est des conditions d'admission de la Colombie-Britannique, je peux dire que les objections soulevées par un honorable sénateur me paraissent peu fondées. Après avoir écouté très attentivement les délibérations, il me semble que le Gouvernement n'est pas tenu d'entraîner ce pays dans de fortes dépenses. Le Manitoba s'est joint au Canada l'année dernière et nous nous sommes engagés à lui construire une route. Je crois que nous devons adopter ces propositions dans l'intérêt du pays et que si nous devons les renvoyer en Colombie-Britannique pour fin de modification, nous ne pourrions que retarder indéfiniment l'union. Les retards sont dangereux, et nous ne devons pas courir de risques dans une question qui touche de si près l'intérêt public. Quelques petites difficultés se dressent à nos frontières, même à Pembina les choses ne sont pas des plus satisfaisantes, et plus vite la Confédération sera réalisée mieux ce sera. Il y a la petite île de San Juan, qui est un sujet de controverse depuis si longtemps. On doit résoudre la question, mais cela ne sera pas possible tant que la Colombie-Britannique sera tenue à l'écart. Je crois que si nous hésitons à l'admettre elle peut refuser de s'unir à la Puissance. Qu'advient-il de la prospérité du Canada si nous n'avons pas accès au Pacifique, quelles chances aurons-nous d'entretenir

will we have of the carrying trade of China and Japan? I take it that the western terminus will be on the Pacific coast and the eastern will be in the city of Halifax. I hope the day has arrived when we are going to have something done in the centre of our country and not exclusively on our frontier. When the Dominion Board of Trade met here a few weeks ago, they recommended canals on the frontier, but the Ottawa was left out in the cold. I want to see the limits of Confederation extended to the far west. The other night, my honourable friend from Toronto said that this railway should terminate at Pembina. I believe we are bound to build the road through our own territory. I must enter my protest against any assistance from the Government that will make the connection with the American railways south of line 45°. I contend, if the money and lands are to be given to the railway, it must go through the valley of the Ottawa River. Sixty miles north of Lake Superior, you have as favourable a country to build a railway as from here to Montreal, except that it is well wooded. My honourable friend from Kent said that these lands are not worth a dollar an acre. I am astonished to hear that statement, for I can prove that every acre we have is worth that price.

Hon. Mr. Wark explained that he had never referred to the Ottawa valley.

Hon. Mr. Skead—I misunderstood the honourable member in that case. I landed in this country some forty years ago—Quebec was only a small town and Montreal had not a larger population than ten or twelve thousand. Immense strides since then have been made in the development of all our resources. A great deal, however, still remains to be done, and I expect during the next ten years still greater progress will be made in wealth and prosperity. I have great faith in the future of this country, and cannot believe we will cripple our resources by giving the proposed assistance to a railway which will, of itself, increase our wealth. It has been well said that railways have been great civilizers—if we build this road through the western wilderness, towns and cities will soon spring up and population and capital follow in its track. I, for one, am quite prepared to assume the responsibility of voting against this amendment and in support of the Government resolutions. I believe this measure is but the inevitable corollary of the resolutions passed at Quebec, and that it is inseparably connected with the future success of the Confederation.

Hon. Mr. Letellier de St Just proposed adjournment as the hour was late.

des relations commerciales avec la Chine et le Japon? Je suppose que le terminus de l'Ouest sera sur la côte du Pacifique et le terminus de l'est sera la ville de Halifax. J'espère que le jour est venu où quelque chose sera fait au centre de notre pays et non exclusivement à nos frontières. Lorsque le Dominion Board of Trade s'est réuni ici il y a quelques semaines, il a proposé la construction de canaux aux frontières, mais a exclu l'Outaouais de ses projets. Je voudrais voir les frontières de la Confédération s'étendre le plus à l'ouest possible. L'autre soir mon honorable ami de Toronto a dit que ce chemin de fer devrait se terminer à Pembina. Je crois que nous nous sommes engagés à construire ce chemin de fer d'un bout à l'autre de notre propre territoire. Je proteste contre toute aide du Gouvernement pour faire la liaison avec les chemins de fer américains au sud du 45° degré de latitude. Je soutiens que si le chemin de fer veut se voir accorder des subventions et des terres, il doit traverser la vallée de l'Outaouais. A 60 milles au nord du Lac Supérieur, la région se prête bien à la construction d'un chemin de fer, aussi bien qu'entre Montréal et Ottawa, sauf qu'elle est très boisée. Mon honorable ami de Kent a dit que ces terres ne valent pas \$1.00 l'acre; une telle affirmation m'a surpris car je peux prouver que chaque acre vaut bien ce prix.

L'honorable M. Wark explique qu'il n'avait jamais fait allusion à la vallée de l'Outaouais.

L'honorable M. Skead: J'ai mal interprété les paroles de l'honorable sénateur alors. Je suis arrivé dans ce pays il y a de cela quelques 40 années—Québec n'était qu'une petite ville et la population de Montréal ne s'élevait pas à plus de 10 ou 12,000 habitants. Nous avons depuis lors réalisé de sérieux progrès dans la mise en valeur de nos ressources. Il y a cependant beaucoup à faire encore, et je m'attends à ce que de plus grands progrès se réalisent en matière de richesses et de prospérité dans les dix prochaines années. J'ai de grands espoirs pour l'avenir de ce pays et je ne puis croire que nous léserions nos ressources en accordant l'aide proposée à un chemin de fer qui accroîtra notre richesse. On a eu raison de dire que les chemins de fer sont de grands civilisateurs—si nous construisons ce chemin de fer qui traverserait les régions sauvages de l'Ouest, des villes et des villages surgiront et les hommes et les capitaux afflueront. Pour ma part, je suis tout à fait prêt à assumer la responsabilité de voter contre cet amendement, et d'appuyer les propositions du Gouvernement. Je crois que cette mesure n'est que l'inévitable corollaire des propositions adoptées à Québec et qu'elle est définitivement liée au succès futur de la Confédération.

L'honorable M. Letellier de St Just propose d'ajourner car il se fait tard.

Hon. Mr. Campbell thought it was as well for gentlemen to continue and bring the debate to a close.

Hon. Messrs. Bureau, Dickson, and Dickey urged an adjournment.

Hon. Mr. Campbell consented.

The debate was accordingly adjourned.

The House then took up the orders of the day, and adjourned about midnight.

L'honorable M. Campbell croit qu'il est préférable de continuer les délibérations pour clore le débat.

Les honorables Messrs Bureau, Dickson et Dickey insistent pour qu'on ajourne.

L'honorable M. Campbell est d'accord.

Le débat est alors ajourné.

La Chambre passe aux ordres du jour et s'ajourne aux environs de minuit.

THE SENATE

Wednesday, April 5, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

The debate on the British Columbia resolutions was then resumed.

Hon. Mr. McMaster—My views on the question have been so fully explained by my honourable friend from the Wellington Division and other gentlemen who have followed on the same side that I feel it is idle for me to occupy the time of the House at any great length. I merely rise for the purpose of offering a word of explanation with respect to the vote I intend to give today. Some of the speeches delivered in the early part of this discussion seemed to partake largely of the spread-eagle style indulged in so frequently by our friends across the borders. Some honourable gentlemen, too, would have us infer that those who voted against the resolutions were not only opposed to the admission of British Columbia on reasonable terms, but to the Confederation generally—a statement which is, in my opinion, exceedingly unfair. (Hear, hear.) I voted in favour of the measure whilst a member of the whole Legislative Council of Canada, and supported it through all its stages, and I have been ready to support any measure that has, for its object, the consolidation of the Union and is likely to render it a success. I am sincerely desirous of doing everything in my power to draw the different provinces more closely together—to dispel sectional jealousies and prejudices, and secure the largest amount of material prosperity that it is possible to obtain under the circumstances. I am quite willing to admit that the political aspect of this question should not be overlooked by gentlemen who take an interest in the progress of the Dominion. It would be unwise to delay the settlement of the question for any great length of time. As respects the representation proposed to be given to British Columbia, it is greatly in excess of that accorded to the other provinces under the Union Act; but that is a matter which time will remedy. With reference to the financial arrangements, I may say, that if not extravagant, they are much more liberal than those given to the other provinces, and necessarily unfair to the Dominion; but at the same time, I would feel it my duty to support the resolutions, were it not for the clauses providing for the construction of a railway, the cost of which I hold to be far beyond the resources of this country. (Hear, hear.) It is all very well to talk of it not being the intention of the Government to act upon these resolutions—that they do not contemplate spending a large amount of money. I give them credit for all sincerity, but we know their views may alter; and we have not so

LE SÉNAT

Le mercredi 5 avril 1871

Le président ouvre la séance à 3 heures.

Le débat se poursuit sur les résolutions concernant l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération.

L'honorable M. McMaster: Mon honorable ami de la Division de Wellington et ceux qui se sont rangés de son côté ont si bien expliqué mes vues sur le sujet que je crois inutile de trop absorber le temps de la Chambre. Je prend la parole tout simplement pour donner quelques mots d'explication sur la façon dont j'ai l'intention de voter aujourd'hui. Quelques-uns des discours qui ont été prononcés au début de cette discussion semblent être largement imprégnés de cette grandiloquence à laquelle s'adonnent si souvent nos amis américains. Aussi certains collègues nous auraient fait conclure que ceux qui ont voté contre les propositions étaient non seulement opposés à l'entrée de la Colombie-Britannique dans des conditions raisonnables mais aussi à la Confédération en général, affirmation qui, à mon avis, est très injuste. (Bravo!) J'ai voté en faveur de cette mesure lorsque j'étais membre du Conseil législatif du Canada et je l'ai appuyée tout au long de son évolution; j'ai toujours été prêt à appuyer toute mesure ayant pour but de consolider l'Union et de la mener à bonne fin. Je suis sincèrement désireux de faire tout ce qui est en mon pouvoir pour rapprocher les différentes provinces les unes des autres, pour aider à dissiper les jalousies et les préjugés et pour assurer le plus de prospérité matérielle qu'il est possible d'obtenir dans les circonstances. Je veux bien admettre que ceux qui s'intéressent au progrès du pays tiennent compte de l'aspect politique de ce problème, mais il ne serait pas sage de retarder la solution de cette question pour une période indéterminée. Pour ce qui est de la représentation que l'on propose accorder à la Colombie-Britannique, elle est beaucoup plus importante que celle qu'on a accordée aux autres provinces qui sont régies par l'Acte d'Union; mais ceci est une question à laquelle le temps saura remédier. Quant aux arrangements financiers, je peux dire que bien qu'ils ne soient pas excessifs, ils sont de nature beaucoup plus libérale que ceux qu'on a accordés aux autres provinces et sont forcément considérés injustes envers la Puissance. Je crois néanmoins qu'il serait de mon devoir d'appuyer les propositions s'il n'y avait pas les articles prévoyant la construction d'un chemin de fer dont le coût, à mon avis, dépasse de beaucoup les ressources de notre pays. (Bravo!) C'est très bien de dire que le Gouvernement n'a pas l'intention de tenir compte de ces propositions, qu'il n'envisage pas de faire de grosses dépenses. Je rend hommage à leur sincérité, mais nous savons que leurs vues peuvent chan-

much to do with present intentions as with what the resolutions provide. I hold that, when these resolutions are adopted, they will have the force of law and that there is every probability of this road being constructed without reference to what the expense may be. The road, we may be sure, cannot be constructed except at an expense that must necessarily entail very serious burthens upon the country. The important question suggests itself: how is this road to be kept up? Reference to some of our leading roads in Canada may afford us some valuable information on this point. I refer, for instance, to a railway which may be considered probably one of the most prosperous and best managed in Canada—I mean the Great Western, running through a territory which is really the garden of Ontario. The traffic on the line is very large, and then as most of you are aware, it connects with the eastern and western systems of railways from which it derives a large part of its business—no less than 60 per cent. Notwithstanding all these favourable circumstances, which have assisted it ever since its construction, the shareholders have not received more than from 2 to 2½ per cent on their outlay. The Grand Trunk Railroad may be regarded as still more favourably situated in some respects—connecting as it does with the shipping of the world at Quebec and Portland; commanding the immense trade of Montreal, Kingston, Toronto, and of almost every leading city and town in Quebec and Ontario; and connected with the great system of American railways, east and west. At the same time, I believe that I am correct in saying that, up to the present date, shareholders have never got any dividend at all. Under these circumstances, how is it possible for this railway, even if you can construct it, to pay its running expenses? No railway can be started under more auspicious circumstances than the Central Pacific Railroad. It is now in full operation; it has the trade of 40,000,000 of people; it receives a large amount for the transportation of stores from the Government. Its income from these sources is immense, and yet, it is well known in railway circles that the road does not pay. In view of all these considerations, and our experience of railways in this country, I am satisfied that if this line is constructed, and the country burthened for all time to come with an enormous debt, that will not even be the end of our trouble; for it will be an ever increasing source of expense to the Dominion. It is well known that a large quantity of the land through which this road is intended to run is not worth 20 cents an acre. It is, therefore, folly to say that we are likely to make lands of such a character available for the construction of the work. But I feel that I ought not to weary the House any further with my reasons for voting against resolutions com-

ger et nous sommes plus intéressés à ce que les résolutions nous apporteront qu'aux intentions actuelles du Gouvernement. Je soutiens que lorsque ces propositions seront adoptées elles auront force de loi, et qu'il est fort probable que ce chemin de fer sera construit indépendamment de ce qu'il en coûtera. Il est certain que ce chemin de fer ne peut être construit qu'avec de fortes dépenses qui imposeraient nécessairement un lourd fardeau au pays. La question importante se pose d'elle-même: comment pourra-t-on entretenir ce chemin de fer? Si on se reporte à quelques-uns de nos plus importants chemins de fer nous pourrions peut-être trouver des renseignements valables à ce sujet. Je fais allusion par exemple à un chemin de fer qui peut être considéré comme un des plus prospères et des mieux gérés au Canada—je parle du Great Western, qui traverse un territoire qui est vraiment le jardin de l'Ontario. Le trafic de cette ligne est considérable et, en outre, comme la plupart d'entre vous le savent, elle est reliée aux réseaux de l'Est et de l'Ouest qui lui assurent une grande partie de son commerce—60 pour cent—malgré toutes ces circonstances favorables depuis sa construction, les actionnaires n'ont pas reçu plus de 2 à 2½ sur leur mise de fonds. Le chemin de fer du Grand Tronc est encore mieux situé à certains égards puisqu'il débouche sur le commerce mondial à Québec et Portland, qu'il bénéficie des énormes échanges commerciaux de Montréal, Kingston, Toronto ainsi que de presque toutes les grandes villes du Québec et de l'Ontario et qu'enfin il est relié aux grands chemins de fer américains, à l'Est comme à l'Ouest. Parallèlement, je crois pouvoir dire sans me tromper que jusqu'à présent, les actionnaires n'ont reçu aucun dividende. Dans de telles circonstances, même si ce chemin de fer était construit, comment la compagnie pourrait-elle couvrir ses dépenses courantes? Les conditions qui ont présidé à l'inauguration du Central Pacific Railroad ne pouvaient être plus favorables. Il est actuellement en pleine activité et sa clientèle se chiffre à quarante millions de personnes; le gouvernement lui verse des sommes importantes pour le transport des marchandises. Toutes ces sources lui procurent un revenu immense et pourtant, personne n'ignore dans les milieux ferroviaires que l'entreprise n'est pas rentable. A la lumière de tous ces faits et de notre expérience, j'ai la conviction que si ce chemin de fer est construit, et que le pays contracte ainsi une dette énorme, nos ennuis n'en finiront pas là pour autant car les dépenses de la Puissance dans ce domaine ne cesseront de croître. Tout le monde sait qu'une bonne partie du territoire que devrait traverser cette ligne ne vaut pas 20 cents l'acre. Il est donc insensé de dire que ces terres seront consacrées à la réalisation de ce projet. Mais je suppose que je devrais cesser d'importuner la Chambre avec les raisons qui

mitting the country to such a dangerous policy. I shall therefore content myself with saying that, desirous as I am of supporting the measures of the Government in connection with Confederation and making the Union a success, yet I cannot give my assent to these resolutions, but am bound to vote for the amendment, as decidedly most advantageous to the public interest. (Hear.)

Hon. Mr. Macfarlane—My honourable friend, who has just sat down, is, doubtless, a high authority with respect to the paying qualities of railways on this Continent—if I were interested in railway matters, to no one would I more readily apply for information. He seems, however, to look at this question from a very narrow point of view. He only considers the amount of dividend returned to the stockholders, and does not take into the account the advantages which these works confer on a country. We now know that there are a number of railways which have been really constructed by the Dominion, and do not pay—for instance, the roads in Nova Scotia; but, nevertheless, they are developing our resources and promoting the material prosperity of the country to a very great extent. The Grand Trunk Railway may have been a very expensive work to construct, but I would like to see any man in the western part of the Dominion who would willingly see the road stop its operations to-morrow. I do not intend to enter into any elaborate argument with respect to the political or financial aspect of this question; for gentlemen generally agree that British Columbia ought to be admitted into the Union, and that it is entitled to a certain share of the representation in this Parliament, and very little exception is taken to an arrangement which gives the people of the colony sufficient money to meet their local requirements. I confess, however, that I looked with some distrust, at first, on the clause in reference to the railway—it seemed to me that it might impose a heavy burthen on the country. But when I heard the explanations of the Hon. Postmaster General as to the manner in which this road is to be built, when my honourable friend near me (Mr. Macpherson) showed there was a cheap mode of effecting the necessary communication with the Pacific shore, my apprehensions vanished. It is urged, on the other hand, that the Government are pledged to build this line themselves; but I am of opinion that, under these resolutions, we only bind ourselves to obtain the construction of the road by a grant of public land and a small money subsidy to some private company; and all this I am sure can be done without burthening our resources heavily. British Columbia herself will soon form a part of the Union, and be equally interested with ourselves in promoting the prosperity of the

m'incitent à voter contre des propositions qui engagent le pays dans une politique aussi hasardeuse. Je me contenterai donc de dire que malgré mon désir d'appuyer les mesures gouvernementales touchant la Confédération et le succès de l'Union, je ne peux donner mon assentiment à ces propositions; comme il y va du plus grand intérêt du public, je me dois donc de voter pour l'amendement. (Très bien!)

L'honorable M. Macfarlane; Mon honorable collègue, qui vient tout juste de s'asseoir, est sans aucun doute un expert dans le domaine de la rentabilité des chemins de fer sur notre continent; si je voulais me renseigner au sujet de questions ferroviaires, c'est certainement à lui que je m'adresserais. Toutefois, il ne semble envisager qu'un seul aspect du problème. Il ne considère que les dividendes remis aux actionnaires et ne tient pas compte des avantages que comportent ces travaux sur le plan national. Nous savons maintenant qu'un certain nombre de chemins de fer construits par la Puissance, en Nouvelle-Écosse par exemple, ne rapportent pas mais néanmoins ils contribuent pour beaucoup à la mise en valeur de nos ressources et à la prospérité matérielle du pays. La construction du Grand Tronc a peut-être été très coûteuse, mais j'aimerais voir un seul habitant de l'Ouest du pays accepter de plein gré que cette ligne cesse ses activités dès demain. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails d'ordre politique et financier car on s'accorde généralement pour dire que la Colombie-Britannique devrait être admise au sein de l'Union et qu'elle a droit à un certain nombre de sièges au Parlement; de plus, très peu s'opposent à un arrangement fournissant aux habitants de cette colonie les fonds nécessaires pour faire face à leurs besoins. Je dois cependant avouer qu'au début, la disposition concernant le chemin de fer me plaisait plus ou moins car je craignais qu'elle n'inflige un trop lourd fardeau au pays. Mais lorsque j'ai écouté les explications de l'honorable ministre des Postes sur la façon dont cette ligne sera construite, lorsque mon honorable collègue assis à mes côtés (M. Macpherson), a démontré que l'on pouvait établir économiquement les communications nécessaires avec la côte du Pacifique, mes craintes ont disparu. Par ailleurs, on a insisté sur le fait que le gouvernement s'engage à construire lui-même cette ligne; mais je crois qu'en vertu de ces résolutions, nous nous engageons simplement à octroyer des terres publiques, et à accorder une petite subvention à une compagnie privée, et je suis sûr que nous pouvons y arriver sans trop entamer nos ressources. La Colombie-Britannique fera elle-même bientôt partie de l'Union et sera aussi intéressée que nous à promouvoir la prospérité de la Puissance et à limiter les dépenses; c'est pourquoi on a tort de dire qu'elle essaie d'entraîner notre pays à faire des dépenses inconsidérées.

Dominion, and keeping the expenses within moderate limits; and it is therefore idle to say that she is trying to lead this country into a reckless expenditure. No one can doubt that, since the establishment of union, a great stimulus has been given to the development of our resources, that commerce has increased, that there is abundant money to carry on the ordinary transactions of trade. I feel naturally some interest in this matter, for I have been among those who took a part in the initiation of the scheme of union. As respects Nova Scotia, I have no hesitation in saying that she exhibits an amount of prosperity she never exhibited before, and is in a better condition to develop her resources than at any previous time in her history. I believe that the proposed plan of union with British Columbia will still further strengthen the Confederation. Under these circumstances, I am prepared to give my support to the resolutions introduced by the Government.

Hon. Mr. Christie—In common with other gentlemen, I have supported Confederation from the beginning. While a member of the Legislative Council of Canada, I supported that scheme, and I just as firmly believe, as any friend of the present plan, that it is necessary to the success of the Union, that British Columbia should be admitted into the Confederation. But although still a friend of Confederation, and the admission of British Columbia as a member of the Union, I do not conceive that I pledged myself to support any scheme which might be introduced by this or any other administration. I cannot support this scheme because I believe the terms embodied in these resolutions will be found to be very onerous to the people of this Dominion—it is a scheme which in itself cannot be productive of the advantage claimed for it to the people of British Columbia, and it must certainly be most injurious to the inhabitants of this Dominion. The Postmaster General, in introducing this measure, did it in a very pleasing and able manner. I think he made the most of a bad case in placing the matter, as he did, before the Senate. His speech is able, from his own point of view. He divided the subject into three propositions: first, representation; secondly, the financial arrangements; and thirdly, the railway. He told us that “were we to deal with British Columbia, or had we dealt with Manitoba on the principle of representation by population, they would be left without representation at all”. I believe that the Government have dealt with this territorial question not as they ought to have dealt with it. Manitoba, with her present population, ought not, in my opinion, to have been admitted to representation in Parliament, and if that were the proper rule in the case of that province, it ought to be applied to British Columbia. Per-

Il ne fait aucun doute que depuis l'instauration de l'Union, la mise en valeur de nos ressources s'est grandement accélérée, le commerce s'est accru et les fonds nécessaires aux transactions commerciales courantes ne manquent pas. Il est normal que je m'intéresse à cette question car j'ai participé personnellement à la formulation du premier projet d'Union. En ce qui concerne la Nouvelle-Écosse, je n'hésite pas à dire qu'elle n'a jamais été aussi prospère et autant en mesure de développer ses ressources qu'aujourd'hui. Je crois que le projet d'union avec la Colombie-Britannique ne pourra que renforcer davantage la Confédération, et c'est pourquoi je suis disposé à appuyer les résolutions présentées par le gouvernement.

L'honorable M. Christie: Tout comme d'autres sénateurs j'ai donné mon appui à la Confédération depuis le début; lorsque je faisais partie du Conseil législatif du Canada, mon opinion était la même, et je crois tout aussi fermement, comme n'importe quel partisan de l'actuel projet, qu'il est dans l'intérêt de l'Union d'admettre la Colombie-Britannique au sein de la Confédération. Mais tout en continuant d'appuyer la Confédération et l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union, je n'estime pas être tenu pour autant de voter en faveur de tous les projets présentés par le gouvernement actuel ou toute autre administration. Je ne puis appuyer ce projet étant donné que les termes de ces propositions se révéleront très peu avantageux pour les habitants de la Puissance; c'est un projet qui, en lui-même, ne peut rapporter à la Colombie-Britannique tous les avantages escomptés, et qui comporte de toute évidence l'inconvénient de nuire considérablement aux habitants de la Puissance. Le ministre des Postes a fait connaître cette mesure d'une façon très agréable et très habile. En parlant comme il l'a fait devant le Sénat, je crois qu'il a su présenter une mauvaise cause sous son meilleur jour. Ses paroles étaient convaincantes pour ceux qui se rangeaient à son avis. Il a divisé le sujet en trois parties: premièrement, la représentation; deuxièmement, les modalités financières, et troisièmement, le chemin de fer. A mon sens, le gouvernement n'a pas abordé la question territoriale comme il l'aurait dû: de l'avis du ministre des Postes, «si le principe de la représentation proportionnelle avait été appliqué au Manitoba et l'était aujourd'hui à la Colombie-Britannique, ni l'une ni l'autre de ces provinces n'aurait de député.» Si l'on admet que le Manitoba, avec sa population actuelle, n'aurait pas dû être représenté au Parlement, il faudrait

haps the best plan to pursue would be that adopted by the United States with reference to the territories. There, no territory can be admitted as a State, unless it has a population something like 100,000, and until that number is realized, a very cheap form of territorial government is established. Each territory has the right to send one delegate to Congress—he may take part in debate but cannot vote. The territories of Washington, Idaho, Montana, and Dakota are the nearest parallel, adjoining as they do our North-West frontier. They have a population of 73,674, according to the Census of 1870, yet they have no vote in Congress. In this connection, the following statement of the expenses of their territorial organizations will be interesting:

alors appliquer cette même règle à la Colombie-Britannique. Peut-être y aurait-il lieu de s'inspirer de la politique adoptée par les États-Unis à cet égard: aucun territoire dont la population est inférieure à 100,000 habitants ne peut être considéré comme un État, et jusqu'à ce que ce chiffre soit atteint, il est dirigé par une administration dont le budget est des plus restreint. Chaque territoire a le droit de déléguer un représentant au Congrès; celui-ci peut participer aux débats, mais il n'a pas le droit de vote. Comme ils sont voisins du Nord-Ouest, les territoires de Washington, de l'Idaho, du Montana et du Dakota constituent un bon exemple. Selon le recensement de 1870, leur population combinée est de 73,674 habitants; et pourtant, ils ne peuvent voter au Congrès. A cet égard, il sera intéressant d'étudier l'état de dépenses suivant de leurs organisations territoriales.

<i>Washington</i>	
Population—Census 1870	23,901
<hr/>	
Area, miles.....	69,944
Governor	\$ 3,000
Secretary of State	2,000
Treasurer	fees
Auditor	500
U. S. Attorney	250 and fees
3 Judicial districts with a prosecuting Attorney in each	200 and fees
Chief Justice and two Associates	2,500 each
Marshal.....	250 and fees
<hr/>	
Lands to be disposed of	41,600,000

<i>Idaho</i>	
Population, 1870	14,998
<hr/>	
Area	90,932
<hr/>	
Governor	\$ 2,500
Secretary	2,000
Treasurer	percentage
Comptroller.....	2,000

<i>Washington</i>	
Population, Recensement de 1870.....	23,901
<hr/>	
Superficie.....	69,944
Gouverneur.....	\$ 3,000
Secrétaire.....	2,000
Trésorier.....	frais
Vérificateur.....	500
Procureur.....	250 + frais
3 Districts judiciaires ayant chacun un procureur.....	200 +frais
Juge en chef et deux adjoints.....	2,500 chacun
Marshal.....	250 + frais
<hr/>	
Terres à distribuer	41,600,000

<i>Idaho</i>	
Population, 1870	14,998
<hr/>	
Superficie.....	90,932
<hr/>	
Gouverneur.....	\$ 2,500
Secrétaire.....	2,000
Trésorier.....	pourcentage
Vérificateur.....	2,000

Supt. Instruction	1,600	Surintendant à l'Instruc- tion.....	1,600
Judicial Districts with Chief Justice and two associates	3,500	Districts judiciaires un juge en chef et deux adjoints....	3,500
Revenues, 1867	64,059.26	Revenus, 1867	64,059.26
Payments, 1867.....	58,005.76	Dépenses, 1867	58,005.76
	<hr/>		<hr/>
	\$ 6,053.50		\$ 6,053.50
Total debt, Dec., 1868	\$100,558.25	Dette totale, Déc. 1868	\$100,558.25
<i>Montana</i>		<i>Montana</i>	
Population, 1870	20,594	Population, 1870	20,594
	<hr/>		<hr/>
Area	143,776	Superficie.....	143,776
	<hr/>		<hr/>
Governor	\$ 2,500	Gouverneur	\$ 2,500
Secretary	2,000	Secrétaire.....	2,000
Treasurer	700 and fees	Trésorier.....	700 + frais
Auditor	700 and fees	Vérificateur.....	700 + frais
Attorney-General	200 and fees	Procureur général	200 + frais
Secretary Board of Agricul- ture	700 and fees	Secrétaire (Agriculture)	700 + frais
Supt. Public Instruction	700 and fees	Surintendant à l'Instruc- tion.....	700 + frais
Chief Justice and two associates	3,500 each	Juge en chef et deux adjoints.....	3,500 chacun
Receipts, 1866	56,620.50	Revenus, 1866	56,620.50
Payments, 1866	56,346.10	Dépenses, 1866	56,346.10
	<hr/>		<hr/>
	\$ 274.40		\$ 274.40
Total debt.....	\$110,786.47	Dette totale	\$110,786.47
<i>Dakota</i>		<i>Dakota</i>	
Population, 1870	14,181	Population, 1870	14,181
	<hr/>		<hr/>
Area	152,000	Superficie.....	152,000
	<hr/>		<hr/>
Governor	1,500	Gouverneur	1,500
Secretary	1,800	Secrétaire.....	1,800
Treasurer	75	Trésorier.....	75
Supt. Instruction	\$ 3 per day	Surintendant à l'Instruc- tion.....	\$ 3 par jour
Attorney-General	250 and fees	Procureur général	250 + frais
Chief Justice and two associates	2,500 each	Juge en chef et deux adjoints.....	2,500 chacun

These territories have only one delegate, each, in the House of Representatives, and are not represented in the Senate at all. Now in the case of British Columbia, we propose to give her six members in the House of Commons, and three in the Senate, although her total population is only 15,000 at the highest estimate. I must say such an arrangement is altogether unjustifiable. It is not certain that, even until the completion of the railroad, this representation will not be altogether disproportionate to the population. The exact state of the population, numerically, is not known, but includes a large number of Indians who are perfectly worthless. Mr. Arthur Harvey, in a pamphlet giving some statistics of the colony, says that the Indian population are really of no account in the labour market. We have the white population stated at 15,000, and they are represented to be of "extravagant and wasteful habits". At least, such is the character given them by Governor Musgrave himself; and yet they are to have this large representation in Parliament.

The Postmaster General said that the financial arrangements were published three months ago, and yet no opposition has been offered to them in the press. Now, this statement is not correct, for I have looked over the newspapers from Ontario since this question came before Parliament, and, with very few exceptions, they censure the arrangements. Even the *Toronto Telegraph* has opposed certain portions of the terms and regretted that they are of such a nature. The Postmaster General said that the revenue of British Columbia from customs, excise and postage, and steamers made a total of \$363,500. Then he gave the other side of the account: interest on debt, \$100,000; subsidy to Government, \$35,000; 80 cents on 60,000 population, \$48,000; pensions, judiciary, etc., \$30,000. I would like to know what proportion of this amount is for pensions.

Hon. Mr. Campbell—It is difficult to make an estimate of the pensions at present—all, or nearly all of them, may take service under the Dominion and render pensions unnecessary.

Hon. Mr. Christie—We may then estimate the amount between four and six thousand dollars. This item is not large, but it strikes me as very objectionable in principle. I am not aware of any pensions having been granted in the initiation of Confederation. But to continue—the amount for collection of customs is put down at \$15,000; mail, steam and telegraph, \$63,800; lighthouses, \$9,500; militia and geological surveys, \$25,000; hospitals, \$10,000. Then,

Chacun de ces territoires n'a qu'un délégué à la Chambre des représentants, et aucun au Sénat. Pour notre part, nous proposons d'accorder à la Colombie-Britannique six sièges à la Chambre des communes et trois au Sénat, bien que la population totale ne soit, tout au plus, que de 15,000 habitants; je dois dire qu'une telle offre me semble tout à fait injustifiable. Cette représentation risque, avant même que la construction du chemin de fer ne soit achevée, de devenir absolument hors de proportion avec la population. Nous ne possédons pas de données précises sur le nombre d'habitants, mais nous savons que la population est composée d'un grand nombre d'Indiens sur lesquels nous ne pouvons absolument pas compter. Dans une brochure fournissant des statistiques sur la colonie, M. Arthur Harvey déclare que la population indienne ne joue vraiment aucun rôle sur le marché du travail. La population de race blanche se chiffre à 15,000 habitants, qui semblent avoir adopté des habitudes de gaspillage et d'extravagance. C'est, du moins, l'opinion du gouverneur Musgrave lui-même; et pourtant, ces gens auront droit à une représentation imposante au Parlement. Selon le ministre des Postes, les modalités financières ont été divulguées il y a trois mois et jusqu'à présent, la presse n'a pas manifesté d'opposition. Or, cette déclaration est inexacte car depuis que l'on a soulevé cette question au Parlement, j'ai parcouru les journaux publiés en Ontario, qui condamnent ces modalités. Même le *Toronto Telegraph* s'est opposé à certaines clauses de l'entente et déplore le fait qu'elles soient de telle nature. Le ministre des Postes a déclaré que la Colombie-Britannique touche un revenu total de \$363,500 provenant de la poste, des droits de douane et d'accise et des bateaux à vapeur. Il a ensuite exposé le compte des dépenses: \$100,000 en intérêts sur la dette; \$35,000 en subsides; 80 cents per capita sur 60,000 de population, soit \$48,000; \$30,000 en pensions, services judiciaires, etc. Je désirerais savoir quelle portion de cette somme a été consacrée aux pensions.

L'honorable M. Campbell: Actuellement, il est difficile d'évaluer la somme versée en pensions—toutes les personnes concernées, ou la plupart d'entre elles, pourront probablement œuvrer au sein de la Puissance, d'où l'inutilité de leur verser une pension.

L'honorable M. Christie: Nous pouvons donc supposer que ce montant se situe entre quatre et six mille dollars. Bien qu'il s'agisse d'une somme peu importante, sa raison d'être me semble théoriquement très contestable. Aucune pension, que je sache, n'a été accordée lors de la Confédération. Mais pour revenir à la question qui nous intéresse, la perception des droits de douane revient à \$15,000; la poste, les bateaux à vapeur et le télégraphe, \$63,800; l'en-

we must add \$25,000 for the graving dock; \$100,000 for the payment of land. The total amount, therefore, will be \$461,300 against \$373,500, or \$97,800 annual cost above revenue. If we look into the local resources and expenditures, we find that the local revenue left by the Dominion amounts to \$151,000; 80 cents per head, \$48,000; subsidy, \$35,000; interest on debt, \$25,000. This makes a total amount of \$259,000 against an estimated expenditure of \$212,000, leaving a balance over expenditure of \$47,000 in favour of British Columbia. This, added to the \$97,800 before mentioned, gives the colony \$144,800, and represents the annual cost to the Dominion, over revenue, including the payment for land. The whole arrangement is most unfair to other sections of the Dominion, and the amount derived from the 80 cents and subsidy, nearly ten times the allowance to Ontario, according to population. Contrast the expenditure of \$212,000 in British Columbia with the \$56,000 or \$60,000 expended in the adjoining territories of Washington, Idaho, Montana and Dakota, and you will see how extravagant are the present propositions. My honourable friend, the Postmaster General, speaking of the land grant, said that it was expected that the province of Ontario would give some 9,000,000 of acres. Without discussing the quality of the land, I would ask what guarantee have we that the government and legislature of the province of Ontario will give that grant. If we are to judge of the opinions of the Government by what we have seen in another place, we shall find the Treasurer of that province voting against the scheme, from first to last. We find the Minister of Agriculture, it is true, voting the other way; but still, we have no reason to suppose—especially when we consider the present state of public opinion in the province, as shown by the recent elections, that the grant will be given. With all due deference to the Postmaster General, I do not see that we are not bound to undertake the construction of the railway—he says we are only bound to secure its construction. What is the meaning of that phrase? Suppose that you cannot, by means of your land grant and subsidy, induce a company to undertake it; what will you do? You have bound yourselves to secure the building of the road. You must either, as a Government, make it or pay for its construction. I think we may as well leave the land grant out of the calculation altogether. Starting from a point near Ottawa to the upper end of Lake Superior, we find the country is not fit for agricultural purposes. Not until we get into the Red River country—where it is said there are some 60,000,000 acres of fertile land—is the land at all suitable for cultivation. West of this, to the Pacific, the country is almost worthless for agricultural purposes—there is a good deal of mineral wealth, some valuable fisheries, but no farm-

retien des phares, \$9,500; la garde nationale et les études géologiques, \$25,000; et les hôpitaux, \$10,000. Ensuite, il faut ajouter \$25,000 pour le bassin de radoub; et \$100,000 pour le paiement de terrains. Les dépenses s'élèvent donc au total à \$461,300, contre \$373,500 en recettes, ce qui donne un déficit annuel de \$97,800. L'étude des ressources et des dépenses locales indique que la colonie reçoit de la Puissance une somme de \$151,000; 80 cents per capita, soit \$48,000; subsides, \$35,000; intérêts sur la dette, \$25,000. On en arrive donc à un total de \$259,000 contre des prévisions de dépenses de \$212,000; la Colombie-Britannique bénéficie alors d'un excédent de \$47,000. Ce gain, ajouté au montant de \$97,800 mentionné plus haut, représente pour la colonie un bénéfice de \$144,800, et un déficit enregistré annuellement par la Puissance le paiement de terrains compris. Cette mesure est, à tous points de vue, très inéquitable pour les autres régions du pays; si l'on tient compte de la population, la somme provenant des 80 cents per capita et des subsides, est environ dix fois supérieure au montant versé à l'Ontario. Il suffit de comparer le montant de \$212,000 que dépense la Colombie-Britannique à ceux de \$56,000 ou de \$60,000 que déboursent les territoires avoisinants (Washington, Idaho, Montana et Dakota) pour convenir du caractère extravagant des propositions actuelles. En ce qui concerne la concession de terres, mon honorable collègue, le ministre des Postes, mentionne que la province de l'Ontario a l'intention d'accorder neuf millions d'acres. Sans remettre en question la valeur du terrain, je me demande à quel point nous pouvons être assurés que le gouvernement et l'Assemblée législative de cette province feront cette concession. Si l'on s'en tient à ce qui s'est produit ailleurs pour établir la position du gouvernement, on constate que le ministre des Finances de la province en cause rejette le projet du début à la fin. Il est vrai que le ministre de l'Agriculture s'est pour sa part montré en faveur de la proposition; mais ceci ne constitue pas une garantie, surtout si on considère la tendance actuelle de l'opinion publique dans cette province, par suite des dernières élections. Sauf le respect que je dois au ministre des Postes, qui croit que l'on doit seulement «s'assurer» de la construction du chemin de fer, je comprends mal que nous ne soyons pas tenus d'entreprendre les travaux. Que signifie cette expression? Qu'arriverait-il si la concession de terres et la subvention ne suffisaient pas à convaincre une compagnie d'assumer la tâche? Nous nous sommes bel et bien engagés à «assurer» la construction du chemin de fer. Les travaux devront donc être effectués soit par le gouvernement lui-même, soit par un entrepreneur payé à même les deniers publics. Autant ignorer complètement la concession de terre. La région qui s'étend d'Ottawa à la pointe nord-ouest du lac Supérieur est inculte. La terre demeure stérile

ing lands. In conversation today with my friend, the Hon. Malcolm Cameron, I was informed by that gentleman that his own observation and all the information he could gather during a visit to that country in 1862, had led him to come to the conclusion that only very small portions of British Columbia could be made available for agricultural purposes. In the small interstitial valleys, there was fertile lands, but the quantity was very inconsiderable, and even those valleys were liable to inundation by the June torrents. The uplands were poor and rocky. The prairie portions were covered by a grass well known to western men as "bunch grass", unfit for pasture and indicating a poor, sterile soil. Mr. Cameron saw only two good farms in the whole country; they were on Vancouver Island, and had been made good by large expenditure of money. On his return to Canada, Mr. Cameron gave a fair statement of the country and its resources, for which he was assailed in strong terms in a letter signed by some forty persons from Canada who had emigrated to British Columbia. They declared that Mr. Cameron's statements were calculated to mislead Canadians, and were altogether too favourable to the country, which was unfit for agricultural purposes. The letter in question will be found in the *Toronto Globe* of the 18th February, 1863. It is signed by persons from various parts of Canada, and many of them are well known, to some of my honourable colleagues, as persons of respectability and industrious habits, who went there as pioneers of civilization. It is evident then that money and money alone must build this railway. My honourable friend, the Postmaster General, said that Canadian railways cost \$160,000,000, but these railways pass through the most populous and wealthy districts of Canada. In the case of the Canadian Pacific, it would pass through a wilderness, where it would cost a great deal to transport supplies and materials to the scene of operations. Then, after you have constructed the road, where will the traffic come from? The income of the Grand Trunk, the Great Western and the Northern Railways is estimated at a quarter of a million of dollars a week. The Grand Trunk gives no dividend, and the Great Western only 2½ per cent at the most. How can you expect in a country without people or traffic even such results from railway operations? Reference has been made to the resolution introduced into the other branch by Hon. Sir George E. Cartier; but in my opinion, it amounts virtually to nothing. If the Government are sincere in bringing it forward, why do they not embody it in their resolutions? When I asked the Postmaster General why he did not do so, he replied that he could not amend a treaty; it could only be changed by being sent back to British Columbia. If this is a treaty, a mutual com-

jusqu'à ce que l'on s'engage dans la vallée de la rivière Rouge où, semble-t-il, se trouve soixante millions d'acres de terre cultivable. De là jusqu'au Pacifique, les terres redevenaient impropres à la culture on y pratique surtout l'exploitation minière, ainsi que la pêche. Lors de notre entretien d'aujourd'hui, mon collègue, l'honorable Malcolm Cameron, m'a révélé que ses propres observations et les renseignements obtenus lors de son voyage en 1862 lui ont permis de constater que la Colombie-Britannique possède très peu de terres cultivables. Seules quelques terres fertiles se trouvent dans les gorges, qui risquent l'inondation chaque année en juin. Les hautes terres sont pauvres et rocailleuses; les prairies sont couvertes d'une herbe que les hommes de l'Ouest ont surnommée «bunch grass», qui est impropre au pâturage et révélatrice d'un sol pauvre et stérile. M. Cameron n'a vu que deux fermes prospères dans toute la colonie; elles étaient situées sur l'île de Vancouver et leur aménagement avait entraîné des dépenses considérables. A son retour au Canada, M. Cameron a décrit le pays et ses ressources en termes élogieux, ce qui lui a valu des remarques acerbes dans une lettre signée par quelque quarante Canadiens ayant émigré en Colombie-Britannique. Ils ont affirmé que, par ses déclarations, M. Cameron visait à induire les Canadiens en erreur et qu'il présentait ce pays impropre à l'agriculture sous un jour beaucoup trop avantageux. La lettre en question a paru dans le numéro du 18 février 1863 du *Globe* de Toronto. Les signataires habitent diverses régions du Canada; certains de mes honorables collègues reconnaissent généralement en eux des gens respectables et travailleurs et courageux qui ont émigré là-bas comme pionniers. Il est donc évident que seul l'argent doit construire le chemin de fer. Mon honorable collègue le ministre des Postes a déclaré que les chemins de fer canadiens ont coûté \$160 millions; mais il ne faut pas oublier que ceux-ci traversent les régions les plus riches et les plus peuplées du Canada, alors que le Canadien Pacifique traversera des terres inexploitées, ce qui entraînera de lourdes dépenses pour le transport des matériaux et de l'approvisionnement. Mais d'où viendra le trafic lorsque la voie sera construite? On estime les revenus hebdomadaires du Grand Tronc, du Great Western et du Northern Railways à un quart de million de dollars. Le Grand Tronc ne donne aucun dividende, alors que le Great Western rapporte au maximum 2,5% seulement. Comment pourrait-on même s'attendre à de tels résultats dans une région inexploitée et isolée? On a fait état de la proposition présentée à la Chambre des Communes par l'honorable Sir George E. Cartier; à mon avis, elle n'équivaut pratiquement à rien. Si le gouvernement veut sincèrement l'avancer, pourquoi ne l'incorpore-t-il pas à ses résolutions? Lorsque j'ai demandé des explications

pact, how can you undertake to place a construction other than that justified by the terms of the treaty? You admit that that part of the treaty is dubious. What right has one party to the treaty to interpret it, and govern himself accordingly? If the Government is sincere, why have they not introduced the resolution into the Senate? So far it has not been placed before the House. (Hear, hear.) I feel that I have trespassed on the time of the Senate, but I cannot vote for these resolutions, friendly though I am to Confederation, and sincerely desirous of seeing it a success. I believe that it is for the welfare of the people of this Dominion and of free government that we should build up a large power on the northern part of this continent. Still, I cannot, in justice to the interests of the people of the Dominion, especially of the industrious inhabitants of Ontario, vote for a proposition like that introduced by the Government, a proposition, as I believe, fraught with so much mischief.

Hon. Mr. McClelan—Inasmuch as this question is of very considerable importance to the people of the Dominion of Canada, and it may be to the Empire, I cannot give a silent vote. The honourable member who addressed you previous to the former speaker (Hon. Mr. Macfarlane), whilst ignoring the financial features of this scheme, defended it on the ground that it was a part of the Confederation scheme. Now, I have been from the beginning an advocate of the Union in the province to which I belong, but I do not think it is my duty to carry the idea of Confederation to the extent which the honourable gentleman seems disposed to carry it. I am prepared to confess that the ultimate union by railway of the Atlantic with the Pacific has been to my mind a grand idea, but the mode of accomplishing this union is another question which this Parliament should consider carefully. I do not think that we should overleap the bounds of prudence so as to pass a measure which may be fatal to the success of Confederation itself. My honourable friend has stated that it is not to be a Government railway, but that it will be built by a company with large land grants, supplemented by a money subsidy. My honourable friend would not tell us where the company is to be found, the amount of land or the amount of money, or the particular terms on which this subsidy would be allowed. He also forgot to allude to another very important point. Who are to use the road when it is built? Not for centuries to come can the country through which it is to pass be settled for more than one-half its distance. We cannot fairly instance the progress in the United States.

au ministre des Postes, il m'a répondu qu'il ne pouvait modifier un traité, que la seule façon de le faire était de le retourner à la Colombie-Britannique. S'il s'agit d'un traité, d'un accord réciproque, comment peut-on envisager de ne pas s'y conformer? Vous convenez que cette clause de l'accord prête à confusion. De quel droit l'une des deux parties en cause peut-elle l'interpréter et agir en conséquence? Si le gouvernement est de bonne foi, pourquoi n'a-t-il pas présenté la proposition au Sénat? Celle-ci n'a pas encore été déposée à la Chambre (très bien!). Je sens que j'ai abusé du temps des sénateurs; bien que je sois favorablement disposé à l'égard de la Confédération et que je souhaite sincèrement sa réussite, je ne puis voter pour ces propositions. Je crois au bien-être des habitants du pays et au gouvernement libre pour lesquels nous devons bâtir une importante puissance au nord du continent. Toutefois, pour rendre justice au peuple canadien, et aux malheureux habitants de l'Ontario en particulier, je ne puis voter pour la proposition avancée par le gouvernement qui me paraît néfaste.

L'honorable M. McClelan: Puisque cette question s'avère d'une très grande importance pour la population de la Puissance canadienne et peut-être même pour l'Empire, je sens le besoin d'exprimer ouvertement mon opinion. Tout en passant sous silence les aspects financiers de ce projet, l'honorable sénateur qui a parlé avant l'orateur précédent (l'honorable M. Macfarlane) l'a défendu en déclarant qu'il était prévu dans les plans de la Confédération. Dès le début, je me suis montré un ardent défenseur de l'union dans ma province, mais je ne crois pas qu'il soit de mon devoir de pousser le principe de la confédération aussi loin que semble vouloir le faire l'honorable collègue. Je reconnais volontiers que le projet visant à relier l'Atlantique au Pacifique par voie ferrée m'a paru impressionnant; le Parlement devrait cependant réfléchir attentivement aux modalités d'application de ce projet. Nous ne devrions pas franchir les limites de la prudence en adoptant une loi susceptible de sonner le glas de la Confédération. Mon honorable collègue a déclaré que le chemin de fer ne sera pas construit par l'État mais par une compagnie bénéficiant d'une subvention ainsi que d'importantes concessions de terres. Mon honorable collègue n'a pas cru bon de nous informer d'où viendra la compagnie, de la quantité de terre, du montant d'argent ou des modalités en vertu desquelles cette subvention sera octroyée. Il a aussi omis de faire allusion à une autre question très importante: Quels seront les usagers de cette voie ferrée quand elle sera construite? Pour des siècles à venir, la contrée que traversera ce chemin de fer ne pourra être colonisée sur plus de la moitié de sa distance. On ne peut

During the last twenty-five years, the average number of immigrants landing in New York has been about 200,000 a year. That immigration alone has given a great stimulus to the construction of American railways—it made labourers plentiful and afforded the population necessary to take up lands along the route to organize states and build up towns and cities. We have not, however, reached that status in the Dominion by which emigrants from the old country are attracted to us in preference to the American Union. If, instead of introducing a measure like this, likely to impose such heavy burthens on the country, we had organized some simple machinery for the improvement of the internal communications of British America as promised, so soon as finances would admit, and giving the facilities for trade by means of steam intercourse, then I would gladly support the Government. All this could have been done with very little expense, and then we could have directed our attention to other matters of public moment. As respects the question of representation, I may say that when I agreed to the British North America Act, I thought we had some sort of a constitution—that we had something to which we could always refer, and which would not be departed from for the most trivial considerations; but now I find that the provinces of Manitoba and British Columbia, with an aggregate population of only 25,000, are given ten representatives in the House of Commons, whereas New Brunswick, with a population of 300,000, has only fifteen members. Such a departure from the principles of the constitution certainly does not seem to me just to the other provinces. But it has been said unless we secure British Columbia now, she might be absorbed by the United States. We heard the same assertion during the agitation for the Confederation of Manitoba. I know very little about British Columbia, but I cannot believe there is any just cause for this aspersion of the loyalty of any portion of her people. I believe so long as the high tariff and the immense war debt exist in the United States, the cry for annexation will not find more followers in British Columbia than in other parts of the Dominion. I believe, if this scheme be carried out, as we fear it will be, and as it clearly ought to be without any prevarication, if made a part of the treaty, it will impose such an enormous burthen upon the Dominion that, ten years hence, our position will not be so favourable as it is now, and we will not be able to offer as many inducements as at present for maintaining British connection hitherto so highly prized; as the loyalty of the people will not be so strong when it becomes unprofitable. In conclusion, I will say that I am sorry that the gentlemen, who represent New Brunswick in the Government, have so far forgotten their obligations to

honnêtement citer en exemple les progrès réalisés aux États-Unis. Pendant les vingt-cinq dernières années, 200,000 immigrants en moyenne ont débarqué à New-York chaque année. A elle seule, cette immigration a grandement favorisé la construction des chemins de fer américains; elle a multiplié la main-d'œuvre et peuplé les nouveaux états et les nouvelles villes et localités créés dans les territoires bordant les chemins de fer. Nous n'en sommes cependant pas au point où les émigrants des vieux pays préfèrent le Canada aux États-Unis. Si, au lieu d'adopter une telle mesure risquant selon toute probabilité d'imposer un si lourd fardeau au pays, nous avions mis sur pied, comme nous l'avions promis, un simple mécanisme visant à améliorer les communications entre les diverses régions de l'Amérique britannique aussitôt que l'état des finances l'aurait permis, et si nous avions établi des installations commerciales par bateaux à vapeur, alors, j'accorderais volontiers mon appui au gouvernement. Ces mesures n'auraient occasionné que des dépenses minimales et nous aurions pu ainsi diriger notre attention sur d'autres questions d'intérêt public. En ce qui concerne la question de la représentation, lorsque j'ai approuvé l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, je croyais que nous disposions d'une telle constitution, que nous avions une règle sur laquelle nous pourrions toujours nous appuyer et à laquelle nous ne pourrions déroger pour les considérations les plus insignifiantes; mais je découvre maintenant que le Manitoba et la Colombie-Britannique, avec une population totale de 25,000 habitants seulement, ont droit à dix sièges à la Chambre des communes, quand le Nouveau-Brunswick, avec une population de 300,000 habitants, n'a que 15 députés. Une telle dérogation aux principes de la constitution ne me semble pas équitable pour les autres provinces. Mais, il a été dit que si nous n'assurons pas l'avenir de la Colombie-Britannique immédiatement, elle risque d'être absorbée par les États-Unis. Nous avons entendu la même affirmation lors du débat sur l'admission du Manitoba dans la Confédération. Je sais très peu de choses sur la Colombie-Britannique, mais je ne puis croire qu'il existe une raison valable de mettre en doute la loyauté même d'une partie des habitants de cette province. A mon avis, aussi longtemps que les tarifs seront élevés aux États-Unis et la dette de guerre y sera aussi imposante, le mouvement en faveur de l'annexion ne trouvera pas plus de partisans en Colombie-Britannique que dans les autres régions de la Puissance. Je pense que, si ce plan est mis à exécution comme nous le craignons et comme il est clair qu'il devrait l'être sans aucune tergiversation, s'il est incorporé en traité, il imposera au pays un tel fardeau que, dans dix ans, notre situation sera moins avantageuse qu'elle ne l'est

their province and to those to whom they are wholly indebted for their high position, as to have imposed upon it, in common with other sections of the Dominion, responsibilities which will be very hard to bear, and which tend further to break up that constitution which received a sufficiently serious blow when additional concessions were made to Nova Scotia—a province which has already received large sums beyond the original agreement, and yet their grievances continue to be reiterated. Having been unable to occupy my seat, I have not had the pleasure of listening to the speeches of other honourable gentlemen on this great subject, but I have no hesitation in voting against the resolutions of the Government. It is very largely a subject of Imperial interest, and one which the people of this Dominion have not had time to maturely consider.

Hon. Mr. Botsford—I was very reluctant to say anything on the present question, as it has been already so fully discussed, but I have been called to my feet by the observations made by the honourable gentleman who has just spoken, and who has generally very clear views on public matters. I differ entirely from the honourable gentleman who comes from the same province that I do. Certainly this is a very important question, one on which every one interested in the welfare of his country ought to express his opinions. Now I object to the amendment, because it is at variance with the opinions expressed even by those who opposed the resolution that we should unite with British Columbia. It means an indefinite postponement of the question, although all of them desire to see the union accomplished and the great west opened up. It is admitted that this is a question which the Senate can deal with—which it can accept or reject. More than that, we have the power in the rejection of it to pass a resolution by which we may express what modification of the terms we can give to British Columbia, and, in that way, facilitate the adjustment of this question. Holding the opinions he does, the honourable member for Grandville should have been prepared to pursue this mode of procedure. It has been objected that British Columbia has had a better opportunity of expressing her views on

actuellement et nous serons alors incapables d'invoquer autant de motifs que nous pouvons le faire aujourd'hui, pour maintenir avec l'Angleterre des liens auxquels nous avons tellement tenu jusqu'ici, car la loyauté des gens, n'est plus aussi forte quand elle est devenue inutile. En guise de conclusion, je vous dirai que je suis désolé de constater que les sénateurs représentant le Nouveau-Brunswick auprès du gouvernement ont oublié jusqu'à présent de remplir leurs obligations envers leur province, et envers ceux à qui ils sont entièrement redevables de leur bonne situation, puisqu'ils lui ont imposé, ainsi qu'à d'autres régions du pays, des responsabilités qui seront très difficiles à assumer et qui portent un nouveau coup à cette constitution qui a déjà été suffisamment ébranlée lors des concessions supplémentaires accordées à la Nouvelle-Écosse (une province ayant déjà reçu des sommes largement supérieures à celles prévues dans l'entente originale et qui pourtant réitère ses doléances). Comme certaines obligations m'ont empêché d'assister au débat, je n'ai pas eu le plaisir d'entendre les discours des autres honorables sénateurs sur ce sujet d'importance, mais je voterai sans aucune hésitation contre les résolutions du gouvernement. Il s'agit dans une très large mesure, d'une question qui concerne l'Empire et à laquelle les habitants de la Puissance n'ont pas eu le temps de mûrement réfléchir.

L'honorable M. Botsford: J'étais très peu disposé à dire quoi que ce soit sur ce sujet puisqu'on en a déjà discuté abondamment, mais j'ai été pour le moins surpris par les observations que vient de formuler l'honorable M. McClelan, qui a en général une idée très claire des questions d'intérêt public. Je suis d'un tout autre avis que cet honorable sénateur avec qui je représente la même province. Il s'agit certainement d'une question très importante sur laquelle tous ceux qui s'intéressent au sort de leur pays devraient exprimer leur opinion. Je m'oppose donc à l'amendement parce qu'il est en contradiction avec les opinions exprimées, par ceux-là mêmes qui ont combattu la proposition voulant que nous admettions la Colombie-Britannique au sein de la Confédération. Cela signifie un éternel renvoi de la question, bien que chacun des sénateurs souhaite voir l'union s'accomplir avec l'Ouest. On reconnaît que cette proposition relève de la compétence du Sénat: il peut l'accepter ou la rejeter. Or, non seulement pouvons-nous la rejeter, mais nous pouvons aussi adopter une résolution stipulant quelles modifications des clauses nous pouvons accorder à la Colombie-Britannique pour faciliter ainsi le règlement de cette question. Compte tenu de ses opinions, l'honorable sénateur de Grandville aurait dû être disposé à adopter cette manière de procéder. On a objecté que la

the subject than the Parliament of Canada. Be that as it may, we have now an opportunity of making our opinions known. Now I am unwilling to postpone the question indefinitely. Desirous as I am of carrying out the great scheme of Confederation, I am prepared to say that, although there may be some modification of the terms of the resolutions desirable, yet, upon the whole, I must support them as they are. Much stress has been laid on the amount of the subsidy and the financial terms given to British Columbia, as well as on the amount of representation. If the arrangement respecting representation were intended to be permanent, it would perpetuate a principle antagonistic to the Act of Union, and I would see something in the objections of honourable gentlemen; but it is evident that, before the next census is taken, this irregularity will be remedied. There is nothing in the resolutions before the Senate which will prevent the inequality being rectified whenever a re-adjustment of the representation is made. It is also quite obvious that if the resources of British Columbia are as great as they are represented to be, an immense tide of population must soon flow into the country in connection with the railway and the revenues of the Dominion thereby very largely increased. As to the parallel drawn by the honourable member on the other side (Hon. Mr. Christie) between the colony and the territories of the United States, I do not think it is correct. These territories belong to the United States, and they can establish what sort of Government they choose; but British Columbia has a political existence apart from the Dominion, and we cannot exercise any control over it with respect to its government. No one denies that British Columbia possesses many valuable resources: that it has the finest coal mines on the Pacific coast—in itself a great element of wealth; that it has fisheries which must be a very lucrative source of commerce; that it has gold, to an extent of which even yet we cannot form an accurate idea; besides many other minerals. What then is the great stumbling block? We are told it is the construction of the Pacific railway, and much stress has been laid on the paying qualities of the roads which are in operation in this country and the United States. However, when we consider the advantages conferred by railways which have not paid, I must say I think that argument is not sufficient to prevent the construction of a road which will cement the Union together. What would Canada do without the Grand Trunk Railway which carries its products to the sea? But there is a very important point with respect to this railway, which some have averted to, and that is, which is the most favourable route for a line between the Atlantic and the Pacific. That recalls, to my mind, a circumstance which occurred some years ago

Colombie-Britannique a eu de meilleures occasions que le Parlement du Canada d'exprimer ses idées sur le sujet. Quoi qu'il en soit, nous avons maintenant la chance de faire connaître notre avis. Or, je ne veux pas que cette question soit reportée indéfiniment. Dans mon désir de voir se réaliser le grand projet de la Confédération, je suis prêt à affirmer que tout en reconnaissant le bien-fondé de certaines des modifications tout bien considéré, je dois cependant appuyer les propositions dans leur forme actuelle. On a beaucoup insisté sur le montant de la subvention et sur les modalités financières accordées à la Colombie-Britannique, ainsi que sur le nombre de représentants. Si l'entente concernant la représentation devait être permanente, elle perpétuerait un principe allant à l'encontre de l'Acte d'Union et je comprendrais alors les objections soulevées par les honorables sénateurs; mais il est évident qu'on aura remédié à cette irrégularité avant le prochain recensement. Les résolutions déposées au Sénat ne peuvent en aucune manière empêcher la disparition des inégalités lorsqu'on fera un réajustement de la représentation. En outre, il n'y a aucun doute que si la Colombie-Britannique dispose d'aussi grandes ressources qu'on le dit, une grande vague de nouveaux habitants devrait bientôt déferler dans la région par voie de chemin de fer, et les revenus du pays en seraient de ce fait très largement accrus. Quant au parallèle entre la colonie et les territoires des États-Unis établi par mon collègue d'en face, l'honorable M. Christie, je ne le crois pas valable. Ces territoires appartiennent aux États-Unis qui peuvent y établir la forme de gouvernement de leur choix, mais la Colombie-Britannique est pour sa part indépendante de la puissance sur le plan politique, et nous n'avons aucune autorité sur son gouvernement. Tout le monde reconnaît que la Colombie-Britannique possède des ressources précieuses, dont les meilleurs gisements de charbon de la côte du Pacifique (qui représentent à eux seuls une grande source de richesse), des pêcheries constituant probablement un commerce très lucratif, de l'or dont on ne peut même pas encore évaluer la quantité exacte, et bien d'autres minéraux. Quel est alors l'obstacle majeur? On nous répond que c'est la construction du chemin de fer du Pacifique, en insistant beaucoup sur la rentabilité des réseaux ferroviaires de la Puissance et des États-Unis. Cependant, si l'on considère les avantages que comportent les chemins de fer non rentables, je dois avouer qu'à mon avis, cet argument n'est pas suffisant pour empêcher la construction d'une voie ferrée qui consoliderait les liens existant entre les membres de l'Union. Que ferait le Canada sans le Grand Tronc, indispensable au transport de ses produits jusqu'à la mer? Plusieurs ont ignoré un point très important au sujet de ce chemin de fer: quel trajet est le plus avantageux pour relier l'At-

when I was paying a visit to Washington in connection with the Reciprocity Treaty. There I became acquainted with many distinguished Americans, and among them was a gentleman of very high position who had travelled over the greater part of the North-West, and he told me that if ever a convention was made for a treaty to settle the difficulties between England and the United States, it would be important for the interests of both countries that there should be an article in the treaty providing for the construction of an international railway between the Atlantic and the Pacific, and Great Britain, he added, has the territory through which that railway should run. (Hear, hear.) If the height of land will be 2,000 feet less than that found in the United States, it is evident that the cost of our line must be less than that of the American lines. Again, it is objected that British Columbia has the best of this arrangement. Now, the only portion of this railway which will be a direct advantage to British Columbia is that from the pass in the Rocky Mountains to Vancouver Island, and I appeal to gentlemen if the colony would not be entitled to the construction of a road on the same terms as the Intercolonial, for which a guarantee has been given. When we came into the Union, it was with a certain proportion of debt, but this loan for the completion of the Intercolonial railway did not form a portion of it. British Columbia will now come in and pay her proportion of the loan, and who is benefited—the lower provinces; and, therefore, I say that this stipulation with respect to the railway is not too favourable to the colony. I believe we are destined to be a great and powerful and happy people, and therefore, I am ready to run some risk, but I believe the construction of the railway will actually promote the development of our resources and increase our wealth. As respects the construction of the road, I must say here that I trust the narrow gauge will be adopted, and in that event, the road will be built much more economically. What will be the population ten years hence—if we are as prosperous as I hope we will be? Not less than 7,000,000, and the revenue under the present tariff will not be less than \$25,000,000. Our present public debt has not been incurred in devastating wars, but has arisen from expenditures for useful public works. Some of these works do not pay much, but still they are invaluable to the country. Do we not see the men of the western states saying that they must have the use of the St. Lawrence as the natural outlet for their enormous traffic? Will not these public works become more remunerative accordingly as we improve them and make them equal to the requirements of trade? One reason why I have little faith in the apprehensions which have been expressed by some Senators in this House is this: I heard the same predictions

lantique au Pacifique. Cela me rappelle ce qui s'est produit il y a quelques années, lors d'une visite à Washington relativement au traité de Réciprocité. J'y avais fait la connaissance de nombreux Américains, dont un occupant une situation très importante et qui avait parcouru presque tout le territoire du Nord-Ouest. Il m'a dit que si jamais une entente intervenait en vue de la signature d'un traité entre l'Angleterre et les États-Unis, il serait important, dans l'intérêt des deux pays, qu'on y introduise une clause prévoyant la construction d'un chemin de fer international reliant l'Atlantique et le Pacifique; la Grande-Bretagne, a-t-il ajouté, possède le territoire à travers lequel devrait passer cette voie ferrée (Bravo!). Si l'élévation du terrain est de 2,000 pieds inférieure en Colombie-Britannique, qu'aux États-Unis, il est évident que notre voie coûterait moins cher que la voie américaine. Cet accord est plus avantageux pour la Colombie-Britannique dit-on, or, la seule partie de cette voie ferrée dont profitera directement la Colombie-Britannique est celle qui s'étendra des Rocheuses à l'île de Vancouver, et je lance cet appel aux sénateurs: cette colonie ne mérite-t-elle pas la construction d'un chemin de fer aux mêmes conditions qui ont régi celle de l'Intercolonial, pour lequel on avait donné une garantie? Quand nous avons adhéré à l'Union, nous avions certaines dettes, mais le prêt pour l'achèvement du chemin de fer Intercolonial n'en faisait pas partie. La Colombie-Britannique va maintenant se joindre à nous et paiera sa part du prêt; et c'est le Bas-Canada qui en profitera. Par conséquent, j'affirme que cette clause concernant le chemin de fer n'est pas trop avantageuse pour la Colonie. Je crois que nous sommes destinés à devenir un grand peuple, puissant et heureux, aussi suis-je prêt à prendre quelques risques; selon moi, la construction du chemin de fer favorisera réellement le développement de nos ressources et accroîtra notre prospérité. Toujours en ce qui concerne cette clause, j'ai bon espoir que la solution de la voie étroite sera adoptée, dans ce cas, le chemin de fer coûtera beaucoup moins cher. Quelle sera la population dans dix ans, si le pays est aussi prospère que je le souhaite? Pas moins de 7 millions d'habitants, et le revenu sera alors d'au moins \$25 millions, si l'on maintient les tarifs actuels. Notre dette ne provient pas de la poursuite de guerres dévastatrices, mais plutôt de la réalisation de travaux publics utiles. Quelques-unes de ces réalisations rapportent peu, mais elles n'en demeurent pas moins inestimables pour notre pays. Qu'il suffise de voir les gens de l'Ouest réclamer le droit d'emprunter le Saint-Laurent comme débouché naturel de leur gigantesque trafic. Ces travaux publics ne deviendront-ils pas plus rémunérateurs au fur et à mesure que nous les améliorerons et que nous les adapte- rons aux exigences du commerce? Je crois

when the Union of the provinces took place. I heard men of education and intelligence say most positively that the country would be depopulated—that ruin and bankruptcy would ensue, and now with the experience of the past three years, we see the fallacy of these forebodings. I have been an advocate of the Union of the provinces ever since the time of Lord Durham. I believe this Union must give us more influence in the councils of other countries. We have an independent, enlightened and vigorous people to develop our resources, we have institutions of the most liberal character, and a country rich in all the elements of wealth, and with all these advantages, it will be our own fault if we fail in attaining a great future. Therefore, I am not afraid to spend one hundred millions of money, if it were necessary, to open up the great North-West in which I have the most unbounded confidence. The Government who failed to grapple with this question would have fallen before public opinion, and other men would have taken their places and adopted the same vigorous policy for carrying out this great scheme. It has been said that England wishes to get rid of her colonies. I do not believe it, but this road will certainly benefit her and give her a greater interest than ever in this country. More than that, I believe she will express her willingness to aid in the construction of this great work; but if the British Government are not ready to give us money or a guarantee, is it not probable or possible that they will adopt a policy which will increase our wealth and, at the same time, relieve the people of England of a burthen which is now weighing heavily upon them? Every one is aware of the immense amount required to support the poor of England. Thousands are able and willing to work, but they find it impossible to get employment in consequence of the surplus of labour. Would it not then be a wise measure for the Parliament of England to assist a large bulk of these people in finding their way to the North-West? With these remarks, and apologizing for having trespassed so long on the patience of the House, I must conclude by expressing my opinion that the resolutions are deserving of the support of all the friends of union.

Hon. Mr. Benson—I have been always in favour of Confederation, and have endeavoured to forward it to the best of my ability. Since I have been a member of the Legislature, I have given every vote to promote the Union, and I see no reason now why I should refuse to support this measure, for I do not view it as some gentlemen do, as beyond our resources, as likely to impose a burden of \$100,000,000 on the country. I believe that the measure will be carried out faithfully, in

assez peu aux craintes exprimées par quelques-uns des sénateurs, car j'ai entendu les mêmes prophéties lors de l'union des provinces. Des hommes intelligents et instruits avaient alors annoncé que le pays serait dépeuplé et que la ruine et la faillite s'ensuivraient; or, après trois ans, nous constatons l'inexactitude de ces présages. Je me suis fait l'apôtre de l'union des provinces depuis l'époque de lord Durham. Je crois fermement que cette union nous donnera plus de crédit auprès des autres nations. Nous sommes un peuple indépendant, fort et clairvoyant, capable de mettre en valeur les ressources de notre pays; nos institutions ne pourraient être plus libérales, et notre pays possède d'abondantes richesses; avec tous ces avantages, nous serons les seuls responsables si notre pays ne connaît pas un brillant avenir. Par conséquent, je ne crains pas une dépense de cent millions de dollars si elle s'avère indispensable à la mise en valeur de la vaste région du Nord-Ouest, de laquelle j'attends beaucoup. Si le Gouvernement ne s'attaquait pas à cette question, l'opinion publique réproverait, d'autres hommes prendraient sa place et adopteraient une attitude vigoureuse pour mener à bien cette grande entreprise. On a dit que l'Angleterre voulait se départir de ses colonies. Je ne le crois pas, car ce chemin de fer lui profitera certainement et lui donnera plus d'intérêt que jamais dans notre pays. Je crois même qu'elle acceptera de contribuer à la réalisation de cette grande œuvre; si le Parlement britannique ne veut pas nous accorder d'aide financière ou de garantie, n'est-il pas probable ou possible qu'il adopte une politique susceptible d'accroître notre richesse et de soulager en même temps le peuple anglais du lourd fardeau qui l'écrase? Personne n'ignore qu'il faut des sommes considérables pour subvenir aux besoins des pauvres d'Angleterre. Ils sont des milliers qui peuvent et veulent travailler, mais il leur est impossible de trouver un emploi à cause du surplus de main-d'œuvre. Ne serait-il pas sage, pour le Parlement anglais, de favoriser l'immigration massive de ces gens vers le Nord-Ouest? En m'excusant d'avoir si longtemps abusé de la patience de la Chambre, je dois conclure en déclarant que, à mon avis, les propositions méritent l'appui de tous ceux qui se disent les défenseurs de l'Union.

L'honorable M. Benson: J'ai toujours été en faveur de la Confédération que j'ai tenté de faire progresser au meilleur de ma connaissance. Depuis ma nomination, j'ai toujours voté de façon à promouvoir l'Union et je ne vois pas pourquoi je refuserais maintenant d'appuyer cette mesure, puisque je ne considère pas, que le fait d'imposer au pays une charge de \$100 millions soit au-dessus de nos moyens. Je crois que la mesure sera appliquée conformément à la promesse du Gouverne-

accordance with the promise of the Government, and therefore I cannot support the amendment. I cannot believe that any Government, now or hereafter, would introduce a measure which would embarrass this country to the extent some gentlemen predict. I believe this measure will be for the advantage of the whole Dominion. Everybody has admitted that British Columbia should come into the Union—that was one of the conditions of the original Confederation scheme, and giving her communication with the rest in the Dominion. I consider it is the duty of the Government to construct the railway as soon as we can do so within our resources. I think that the road will be commenced within two years and completed at the time contemplated, and by means of the land grant and the money subsidy. Under these circumstances, it gives me much pleasure to vote for the resolutions introduced by the Government. I believe they will have the effect of strengthening the Dominion and giving an additional stimulus to its great resources. (Hear.)

Hon. Mr. Odell—Knowing the sanguine temperament of my honourable friend opposite (Hon. Mr. Benson), I am not surprised to hear the opinions he has expressed. In justice to him, I must acknowledge that he has always enunciated these views, but I scarcely expected him to go as far as he has done today. He tells us that even \$100,000,000 or more, would not deter him from voting for this measure. He tells us also that it is the duty of the Government to deal with this question. I quite agree with him, but I think it was also the duty of the Government to deal with it in such a way as to be acceptable to the country and not to cripple our resources. He undertakes to inform us what the Government propose to do, and what sort of railway they will build, but he forgot to tell us what the Government are going to do hereafter when this heavy burden is imposed on the country. Now, I have been absent from the country for the past six months, and have not had an opportunity of enquiring into the state of public opinion, but all I can gather, respecting the views of the people of New Brunswick, leads me to believe there is a very strong feeling of opposition to the measure. Although I admit that we are here to legislate for the Dominion at large, and that we are not actually representatives of the people, at the same time, I hold we are bound in some measure to consider the wishes of the different sections for which we have been selected. I confess that I was astounded when this scheme was put into my hands on my arrival here, and I felt at the outset that this government, in their hot haste to form the connection, had been overreached by the delegates and legislature of British Columbia. I am not surprised that British Columbia should insist on obtaining the best terms she could

ment, et je ne puis pour cette raison appuyer l'amendement. Je ne peux croire qu'un gouvernement, puisse aujourd'hui ou plus tard présenter une mesure qui mettrait le pays dans l'embarras extrême que certains prédisent. Cette mesure profitera à toute la Puissance. Vous avez tous admis que la Colombie-Britannique devrait entrer dans la Confédération (c'était d'ailleurs une des conditions préalables de la Confédération), et qu'elle devait disposer de voies de communication avec le reste de la Puissance. Je considère donc qu'il est du devoir du Gouvernement de construire ce chemin de fer aussitôt que nos moyens nous le permettront. Si les subsides et les concessions sont accordés, je crois que la route devrait être commencée d'ici deux ans et terminée dans les délais prévus. Dans ces circonstances, c'est avec grand plaisir que je voterai pour les propositions gouvernementales. J'estime pour ma part que ces mesures auront pour effet de renforcer la Puissance et de stimuler la mise en valeur de ses immenses ressources (bravo).

L'honorable M. Odell: Connaissant le tempérament sanguin de mon honorable collègue (l'honorable M. Benson), je n'ai pas été surpris d'entendre l'énoncé de ses propos. Je dois lui rendre justice et reconnaître qu'il a toujours professé les mêmes opinions, mais j'étais loin de m'attendre à ce qu'il aille aussi loin qu'aujourd'hui. Il nous a dit que \$100 millions et même plus ne l'empêcherait pas de voter en faveur de cette mesure. Il nous a dit également qu'il est du devoir du Gouvernement de s'occuper de cette question. Je suis d'accord avec lui, mais je crois que le Gouvernement est aussi tenu de s'assurer que cela ne ruine pas notre pays. Il a pris sur lui de nous informer de ce que le Gouvernement se propose de faire et de nous dire quelle sorte de chemin de fer il entend construire, mais il a omis de nous renseigner sur ce que le Gouvernement entend faire par la suite, quand ce lourd fardeau sera imposé au pays. Comme j'étais à l'étranger au cours des six derniers mois, je n'ai pas été en mesure de sonder l'opinion publique, mais si je me fie aux vues émises par la population du Nouveau-Brunswick, j'ai l'impression que de nombreuses personnes s'opposent à la mesure. J'admets bien sûr que nous sommes ici afin de légiférer pour l'ensemble de la Puissance et que nous ne sommes pas vraiment des représentants du peuple, mais en même temps, je maintiens que nous devons, dans une certaine mesure, prendre en considération les souhaits des citoyens des circonscriptions que nous représentons. J'avoue avoir été stupéfait à mon arrivée quand j'ai pris connaissance de ce projet, et j'ai senti dès le début que le Gouvernement, dans sa grande hâte d'établir des liens, avait été dupé par les représentants et le gouvernement de la Colombie-Britannique. Je ne suis pas surpris de voir la Colombie-Britanni-

acquire, and I believe she was influenced, to a large extent, by the previous legislation of this Dominion, in respect to other provinces. I have no doubt that the terms which were offered to Prince Edward Island and Newfoundland, and the additional concessions made in the case of Nova Scotia, have led the people of British Columbia to suppose that they could exact any terms they wished from the Government of the Dominion. I object also to the mode in which this matter has been submitted. I am strongly of opinion that in the case of an important measure like this, we should be consulted with respect to the details. I have listened attentively to see why it is we cannot exercise what is our right and privilege, and am told that this is a treaty which we must accept or reject as a whole; and yet we find that the little colony of British Columbia has had the right to express its opinion upon the details through the Legislature and through the people. I have heard no objections to the admission of British Columbia upon any fair terms, and no objections to a reasonable subsidy for a railway, and therefore there is no excuse for the course pursued, which is humiliating to this House. I find that every one who has referred to this question has spoken of it as part of the Confederation, and it would seem that our present votes are to be guided by our past action with regard to that scheme. Now, as respects myself, let me say at once, that when the people of New Brunswick changed their minds upon the question and decided in its favour, I withdrew my opposition to it, as I proved by the fact of my acceptance of a seat in this House. On no occasion have I endeavoured to throw any obstacles in the way of the completion of the work. I am glad when the scheme works well, but at the same time, I am quite aware that there are some differences of opinion with respect to its operation. I hope that such feelings will soon disappear, if even handed justice is meted out. But if we undertake all these extravagant expenditures, we may depend upon it that there will be a reaction against Confederation. I have heard a great many glowing descriptions and fancy sketches with respect to this union and railway scheme—great empire—inter-oceanic road—eastern trade—a picture all sunshine, verdure and beauty. But let us reverse the picture, and paint the same landscape when the storm clouds sweep across the heavens, and the hurricane devastates the land, lashing the sea into fury until it rises in its majesty and engulfs everything on its surface. I do not desire to paint such a picture. I believe the truth lies somewhere between the two extremes. With prudence and economy we may go on prosperously, and probably be able to meet all our present liabilities in the course of time; but it may be different if we burthen

que insister pour obtenir les meilleures conditions possibles, et je crois qu'elle a été en cela fortement influencée par les mesures adoptées antérieurement par la Puissance à l'égard d'autres provinces. Je ne doute pas un instant que les conditions offertes à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, de même que les concessions additionnelles accordées à la Nouvelle-Écosse, aient poussé les représentants de la Colombie-Britannique à croire qu'ils pouvaient exiger tout ce qu'ils voulaient du gouvernement de la Puissance. Je m'oppose aussi à la façon dont la question a été présentée; je suis convaincu que, lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante, nous devrions être consultés sur les détails. J'ai suivi attentivement le débat afin de savoir pourquoi nous ne pouvons pas exercer ce qui constitue pour nous un droit et un privilège, et on me répond que nous devons accepter ou rejeter ce traité en bloc; pourtant, on apprend que la petite colonie de la Colombie-Britannique a eu le droit d'exprimer son opinion sur des détails par la voix de l'opinion publique et de ses dirigeants. Aucune objection n'a été soulevée à ma connaissance contre l'admission de la Colombie-Britannique à de bonnes conditions, ou contre l'action d'une subvention raisonnable pour la construction du chemin de fer; par conséquent, rien ne justifie la poursuite de pourparlers humiliants pour la Chambre. Je constate que tous ceux qui ont abordé la question en ont parlé comme si la Colombie-Britannique faisait déjà partie de la Confédération; il semble que les résultats du vote auquel nous allons maintenant procéder devront être conformes aux opinions que nous avons déjà exprimées à l'égard du projet. En ce qui me concerne, je dois vous dire que lorsque les habitants du Nouveau-Brunswick ont décidé de se prononcer en faveur de cette union, j'ai cessé de m'y opposer, comme le démontre le fait que j'ai accepté de siéger à la Chambre. Je n'ai jamais essayé de faire obstacle à la réalisation de ce projet. Je suis heureux quand le projet progresse, mais en même temps, je me rends bien compte qu'il existe quelques divergences d'opinion quant à sa mise en œuvre. J'espère que de tels sentiments disparaîtront bientôt, si justice est faite. Mais si nous entreprenons de si folles dépenses, nous pouvons nous attendre à ce que se produise une réaction contre la Confédération. J'ai entendu beaucoup de descriptions brillantes et fantaisistes en rapport avec ce projet d'union et de chemin de fer: un grand Empire, la route transcontinentale, le commerce avec l'Est, une image respirant le soleil, la verdure, et la beauté. Voyons maintenant l'envers de la médaille et peignons ce même paysage alors que de lourds nuages s'amoncellent dans le ciel et que l'ouragan détruit tout sur son passage, soulevant la mer en furie jusqu'à ce que, dans

ourselves, in the way proposed, for the sake of admitting an insignificant and distant colony into the Confederation. If the golden accounts that have been given of British Columbia be true—if it has all the rich resources and the magnificent climate so often referred to since this debate commenced—how is it that it has not attracted immigration, and that its capabilities have never yet been developed? Why have not lumbering operations been profitably carried on there, as here and in New Brunswick, without subsidies, and long before the introduction of railways? Why have not these valuable fisheries we hear of been long ago prosecuted as in Nova Scotia? We are told, on the other hand, that we must give these large subsidies to British Columbia to meet her necessities or she will annex herself to the United States. This she dare not do without the consent of the mother country, and I will not do her people the injustice to believe they desire it. But if the country is as rich as it is represented to be, it ought to be better able to maintain itself. I might follow the example of others and present calculations with respect to the building of a railway— seldom, indeed, in this House has such an array of figures been presented—but after all what are they based upon? There is no man within these walls or outside that can undertake to say what the cost of this railway will be until we have an accurate and scientific survey. I do not believe any persons can be found capable of the whole country through which it is to pass. Some may know portions of it, and that is all. Still here we find the Minister of Marine and Fisheries actually dividing it into sections, and estimating the cost of each. He might as well attempt to tell you how many fins the fish in the Pacific possess. The figures are valueless. No one can tell what amount this railway will eventually entail upon us, whether one hundred or two hundred million dollars, and is this a sum to be trifled with.

I had recently the pleasure of meeting a gentleman from British Columbia, and the information he gave me with respect to the country appeared to me reliable. He could not help expressing the astonishment which the people of the colony felt at the terms which

sa majesté, elle engloutisse tout sur son passage. Je ne souhaite pas décrire un tel tableau. Je crois que la vérité se trouve quelque part entre ces deux extrêmes. Si nous agissons avec prudence et économie, nous pourrions continuer de prospérer et d'être probablement en mesure de faire face à toutes nos obligations; mais il en sera peut-être autrement si nous nous imposons un trop lourd fardeau, comme on le propose, dans le seul but d'admettre dans la Confédération une colonie lointaine et sans importance. Si les belles descriptions qui ont été faites de la Colombie-Britannique sont réalistes, si cette colonie possède les ressources et le climat agréable dont il a si souvent été fait mention depuis le début du débat, comment se fait-il qu'elle n'attire pas les immigrants et que ses ressources n'aient pas encore été exploitées? Pourquoi ses forêts n'ont-elles pas encore été mises en valeur comme ici et au Nouveau-Brunswick, sans subsides, et longtemps avant la construction du chemin de fer? Comment se fait-il que les pêcheries dont on entend parler ne soient pas depuis longtemps exploitées comme c'est le cas en Nouvelle-Écosse? On nous dit par ailleurs que nous devons accorder de généreux subsides à la Colombie-Britannique pour lui permettre de subvenir à ses besoins, sans quoi elle s'unira aux États-Unis. Elle n'osera certainement pas faire un tel geste sans l'approbation de la mère-patrie, et je ne serai pas assez injuste envers sa population pour croire qu'elle désire cette union. Mais si la contrée est aussi riche qu'on le dit, elle devrait être en meilleure position pour subvenir à ses propres besoins. Je pourrais suivre l'exemple de certains de mes collègues et présenter une série de chiffres se rapportant à la construction du chemin de fer (rarement, en effet, a-t-on cité autant de chiffres devant la Chambre), mais après tout, sur quoi seraient-ils basés? Personne, ici ou à l'extérieur, peut se vanter de savoir exactement ce que coûtera le chemin de fer avant la tenue d'une étude scientifique et précise. Je crois que personne ne connaît à fond toute la région que traversera le chemin de fer. Certains peuvent en connaître des parties, mais c'est tout. Et pourtant, le ministre de la Marine et des Pêcheries divise le chemin de fer en tronçons et essaie d'évaluer le coût de chacun. Il pourrait tout aussi bien tenter de vous dire combien de nageoires ont tous les poissons du Pacifique. Ces chiffres n'ont aucune valeur. Personne ne peut en réalité estimer le coût éventuel du chemin de fer: une centaine ou deux centaines de millions de dollars? On ne joue pas avec de telles sommes, il me semble.

J'ai eu dernièrement le plaisir de rencontrer un résident de la Colombie-Britannique, et les renseignements qu'il m'a fournis sur cette colonie m'ont semblé dignes de foi. Il n'a pu s'empêcher de me faire part de l'étonnement des habitants de la Colonie devant les conditions

had been agreed to by the Government of the Dominion. He made this remark afterwards, where is the money to come from? I replied I was under the impression that we would find it very difficult to raise funds for the construction of the road, except at a ruinous rate of interest. The state of Europe was such that no one would be inclined to invest, England would have enough to do to hold her own, and manage her affairs without getting involved in such speculations. He told me there was a great deal of valuable pine timber in the country, but it would be found very difficult to get it to market as they had no snow roads, that the large trees very often broke in falling, and that being resinous pine, the stumps did not rot for ages, and that there were no means of reducing them—some were so large that they had actually built a billiard room on one—so that clearing the land was very expensive. They had gold but were obliged to mine so deeply for it, it was not profitable. Copper in abundance—but that was abundant everywhere. With all the information before me, I do not think we can derive much revenue from the resources of British Columbia. If we are to pay the expenses of their Government and everything connected with it—if we are to build this railway, why, too, are we called upon to pay \$100,000 for the right of way through the country which they ought to give freely? The mode of submitting the measures—the fictitious population, the disproportionate representations, five per cent on the difference of indebtedness per head calculated on 60,000 instead of 10,000 in section 2, and the \$100,000 for railway lands—are all objections, but minor objections, which might be got over. Now I have come to the railway, the real stumbling block in this matter so called by the supporters of the scheme. Even the eloquent member from Nova Scotia (Mr. Miller) was brought to a standstill for a moment, but he succeeded, at last, in getting over it in a very peculiar manner. When repeating old Confederation speeches, he spoke of the Intercolonial Railway and the Halifax terminus, though once I believe an anti, he was very fluent, but when he came to the *stumbling block* he looked first on this side, then on that, finally he struck his spurs in Pegasus, but Pegasus with the aid of his wings could not get over. Then recollecting the French balloons, he inhaled a little more gas: up, up he went off into the clouds, over the Rocky Mountains, to the shores of the Pacific; but by and by, the gas escaped, down came the balloon and nobody was hurt. (Laughter).

But there stands the *stumbling block*.

adoptées par le Gouvernement de la Puissance. Puis, il m'a demandé d'où proviendrait l'argent. Je lui ai dit avoir l'impression qu'il serait possible de réunir des fonds pour la construction de cette route, mais seulement à un taux d'intérêt ruineux: l'Europe se trouve dans une situation telle qu'aucun pays n'oserait investir ici; l'Angleterre éprouve déjà suffisamment de difficultés à se défendre et à diriger ses propres affaires, sans s'engager en plus dans une entreprise aussi risquée. Mon interlocuteur m'a appris que les forêts de la colonie regorgent de bois de pin de grande valeur, mais qu'il serait difficile de le transporter parce qu'il n'y a pas de route carrossable l'hiver. De plus, les gros arbres se brisent souvent en tombant et les souches de ces pins résineux se putréfient difficilement. Il est impossible de les réduire, car certaines souches sont tellement grosses que l'une d'entre elle a été transformée en table de billard ... Le déboisement coûte donc très cher. Les gisements d'or sont nombreux, mais profonds; leur exploitation n'est donc pas rentable. Le cuivre s'y trouve en grande quantité mais il est abondant partout ailleurs. Tous les renseignements que je possède me portent à croire que les richesses naturelles de la Colombie-Britannique ne peuvent être pour nous une source de revenu considérable. Si l'on doit payer les dépenses de son gouvernement et toutes les dépenses connexes, si l'on doit construire ce chemin de fer, pourquoi faudrait-il en plus lui verser \$100,000 pour le droit de passage sur un terrain qu'elle devrait nous donner? Certaines objections mineures peuvent être facilement contournées: la façon de présenter les mesures, la population fictive, la représentation disproportionnée, l'intérêt de 5% sur la différence entre les dettes par habitant (calculé en fonction d'une population de 60,000 habitants au lieu de 10,000 à la section 2), les \$100,000 pour l'achat des terres sur le parcours du chemin de fer. Le chemin de fer est la véritable pierre d'achoppement au dire des tenants de ce projet. Même mon éloquent collègue de la Nouvelle-Écosse (M. Miller) a perdu son assurance, pour finalement se tirer d'affaire d'une façon très spéciale. Reprenant les discours en faveur de la Confédération, il a fait un volubile exposé sur l'Intercolonial et le terminus d'Halifax (j'ai déjà pensé qu'il s'opposait à ce projet). Mais la véritable pierre d'achoppement lui a fait perdre pied, et après avoir jeté un coup d'œil à droite et à gauche, il s'est lancé dans une envolée superbe mais les ailes de Pégase ne lui ont pas été d'un grand secours!... Puis, au souvenir de la montgolfière, il a repris son souffle, s'est élevé dans les nues, a survolé les Rocheuses pour finalement atteindre la côte du Pacifique; peu à peu la montgolfière s'est dégonflée pour atterrir sans blesser personne. (rires)

Mais cette pierre d'achoppement se dresse toujours devant nous.

The honourable member from Cumberland (Mr. Dickey) was also brought up at this same stumbling block, but he got over it in a very different way. He said he means to be candid, but he was far too candid—his views about the scheme were such that I could not, for the moment, conceive how it would be possible for him to vote for it. But he managed to get over the difficulty at last in a sort of logical way—he said the railway would bring money to the terminus. Halifax would be the terminus; and therefore he must support it in the interest of Nova Scotia. I find, however, I cannot get over this stumbling block in any way whatever. In my opinion, no language can be stronger than that used in the 11th section with respect to the railway. The Government undertake to secure its commencement in two years and complete it in ten. We have been told that there is another resolution somewhere; but we know nothing about it, and even supposing it were passed, it could not affect this solemn treaty. This resolution may bind the honourable gentleman to vote for it, but only so long as they choose. British Columbia might say that she does not put the same construction on the treaty and refuse to come into the Union. Under all the circumstances, therefore, it is advisable to give further consideration to this matter, and not bind ourselves to build this railway and incur all these expenditures so recklessly. I do not consider this a Government measure, nor do I view it in any party light. I believe we are legislating with regard to posterity. After the general election, another Government might come in, and in such an event would I vote in the same way if a similar question were brought up. Ever since I have been in this Senate, I have been struck by the great ability, good sense and urbanity with which the honourable Postmaster General has always conducted the business in the House, and feeling this, I have always a great desire to support him; but on the present occasion, I cannot do so, although he has assured us that it is not the intention of the Government to go into any such extravagant expenditures, but that they intend to be bound by the resolution which has been introduced in another place. If that honourable gentleman had the sole direction of this matter, I would accept his assurances, but changes may, and just in the natural course of events, occur, and we do not know who will be called upon to deal with this question in the course of the next ten years. Therefore, I cannot now strain at a gnat and swallow a Campbell.

Hon. Mr. Olivier said that he had been waiting until that late hour to see whether an answer would be given, by members of the Government or other gentlemen who supported the resolutions, to the point that had been

L'honorable sénateur de Cumberland (M. Dickey) l'a contournée d'une façon bien différente. Il a cependant poussé la candeur jusqu'à la naïveté, car si je me base sur ses propos, je ne peux concevoir qu'il puisse voter pour ce projet. Mais il a réussi à s'en sortir en faisant appel à la logique: selon lui, le chemin de fer apporterait des revenus au terminus—Halifax serait le terminus. En conséquence, dans l'intérêt même de la Nouvelle-Écosse, il doit appuyer le projet. Quant à moi, je ne vois aucune façon de contourner la difficulté. Ce projet de chemin de fer ne peut être décrit en des termes plus percutants que ceux de l'article 11. Le Gouvernement s'engage à commencer les travaux d'ici deux ans et à les compléter en dix ans. Nous avons appris l'existence d'une autre proposition mais nous n'en connaissons pas la teneur. De toute façon son adoption ne changerait rien à l'engagement solennel du Gouvernement. Cette proposition peut inciter les honorables sénateurs à voter pour le projet, seulement selon leur choix. La Colombie-Britannique peut interpréter différemment le traité et refuser d'entrer dans la Confédération. En tout état de cause, il serait souhaitable d'approfondir cette question pour ne pas s'engager à construire ce chemin de fer sans garanties, et pour ne pas faire de dépenses inconsidérées. Je n'ai pas l'impression que ce projet reflète plus particulièrement la pensée du gouvernement actuel ou d'un parti quelconque. Je pense simplement que notre rôle est de légiférer pour la postérité. Les élections générales passées, si un autre gouvernement accédait au pouvoir, et qu'une question semblable était alors soumise à notre attention, mon opinion demeurerait la même. Depuis mon entrée au Sénat, j'ai toujours été impressionné par le savoir-faire, le bon sens et la courtoisie dont a fait preuve l'honorable ministre des Postes, en dirigeant les travaux de la Chambre. J'ai toujours tendance à abonder dans le même sens que lui, mais aujourd'hui, cela m'est impossible. Certes, il nous a assurés que le Gouvernement n'a pas l'intention de faire des dépenses inconsidérées, mais comme la proposition a été présentée à la Chambre des communes elle crée des obligations. Si cet honorable collègue assumait seul la direction de cette affaire, j'accepterais ses garanties, mais des changements peuvent et vont sûrement se produire par la suite et nous ignorons qui prendra la charge de cette affaire au cours des dix prochaines années. Je ne peux donc pas rejeter le moucheron et avaler le chameau Campbell.

L'honorable M. Olivier dit ne pas avoir pris la parole plus tôt parce qu'il attendait de savoir si un des membres du Gouvernement ou un autre partisan du projet avait trouvé une réponse à la question soumise par l'honorable

raised by the honourable member for the Wellington Division, as to the constitutionality of the proceedings with respect to the admission of British Columbia. It had been said that the Queen had no power to issue an Order in Council appointing three new members to the House. No answer, however, had yet been given by the Government, and he was not aware of any legal gentleman who had attempted to stand up and controvert the position assumed by the honourable member. He thought the honourable member for Nova Scotia (Mr. Dickey) referred to the question, but only in a very cursory manner, and he concluded by saying at last that he left the whole responsibility, in this matter, in the hands of the Government. Now, when we considered the mistake we made last year in connection with the Manitoba Bill, we should act more cautiously and prevent a similar mistake. In this connection, Mr. Olivier went on to refer to the 146, 147, 22 and following clauses of the British North America Act to prove the accuracy of his argument, and urged that there was no power given to appoint Senators; that the provision in the 60th clause referred to the additional appointment of three or six members, at any time, to be taken equally from the three sections named in the Act. In fact, the whole language and spirit of the Act showed the intention to have the three divisions of country equally represented in the Senate. Now, by the proposed scheme, he argued, the proposed equality was to be disturbed contrary to the language of this Act.

The honourable gentleman then went on to refer to some of the details of the resolutions, and, in the course of his remarks, asked whether the judges of the superior courts were to be also judges of the county courts.

Hon. Mr. Campbell could not say what the judicial system of the colony was at present.

Hon. Mr. Olivier supposed that there was no intention to include the stipendiary magistrates in the list of judiciary; and, in that case, if they were not employed under the name of county judges or magistrates, we must provide pensions for them. At the time of Confederation, he had put a question to the honourable leader of the Government with respect to the debt of the Canadas, and got for an answer:

“**Hon. Sir E. P. Taché**: All the details are not included in the resolutions; but as to the balance of \$5,000,000 which will have to be divided between Upper and Lower Canada, and which constitutes the difference between the \$62,000,000 of debt which will be assumed by the Confederation and the \$67,000,000 which Canada owes, a division will be made before Parliament is dissolved.”

représentant de Wellington, relativement à la constitutionnalité des modalités d'admission de la Colombie-Britannique. Il a été dit que la Reine n'a pas le pouvoir de promulguer un décret en conseil visant la nomination de trois nouveaux membres à la Chambre. Le Gouvernement n'a pour sa part apporté aucune solution, et on ne connaît pas d'avocat qui ait tenté de réfuter l'objection soulevée par son honorable collègue. Selon M. Olivier, le représentant de la Nouvelle-Écosse (M. Dickey) a abordé le sujet de façon très superficielle et a terminé son intervention en disant qu'il s'en remettait au Gouvernement. L'erreur commise l'an passé au sujet de l'Acte du Manitoba devrait nous inciter à la prudence afin d'éviter qu'une telle bévue ne se reproduise. Dans cet ordre d'idées, pour étayer son argument, M. Olivier se réfère aux articles 146, 147, 22 et les suivants de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Il insiste en outre sur le fait que l'on n'a pas le pouvoir de nommer de nouveaux sénateurs; l'article 60 stipule que trois ou six nouveaux membres peuvent être choisis exclusivement dans les trois régions mentionnées dans la loi; en fait, les termes et l'esprit de la loi suggèrent dans leur ensemble que les trois régions du pays doivent être également représentées au Sénat. La proposition actuelle va donc à l'encontre des dispositions de la loi.

Par la suite, l'honorable sénateur fait allusion à certains détails des propositions et demande si les juges des cours supérieures sont aussi juges des cours de comté.

L'honorable M. Campbell n'est pas en mesure de décrire le système judiciaire actuellement en vigueur dans la colonie.

L'honorable M. Olivier suppose que l'on n'a pas l'intention d'ajouter les magistrats salariés à la liste des juges; dans ce cas, s'ils n'exercent pas les fonctions de magistrats ou juges des cours de comté, nous devons leur verser une pension. A l'époque de la Confédération, il avait posé à l'honorable leader du Gouvernement une question concernant la dette des deux Canadas.

«**L'honorable Sir E. P. Taché** lui avait alors répondu: «Tous les détails ne sont pas inclus dans les résolutions, mais en ce qui concerne l'excédent de \$5 millions (la différence entre la dette de \$67 millions que devra assumer la Confédération et celle de \$62 millions que doit assumer le Canada), il sera réparti entre le Haut et le Bas-Canada avant la dissolution du Parlement.»

The amount was now nearly three times that stated in the foregoing paragraph; and, therefore, he was very suspicious of any explanations given him now by the Government. He had no doubt the Postmaster General was serious when he tried to make the House understand that, by the 11th clause of the present resolutions, we were not binding ourselves to build the road; but it was very questionable whether that honourable gentleman, now that the excitement of debate had passed away, would be ready to express the same opinion quite so emphatically. It was said that by means of a resolution presented to the other House, we were to explain the meaning of the resolutions, but he could not understand how one of the contracting parties could give an interpretation to a treaty. He supposed a case of three gentlemen whom he would call respectively, John Minister, Frank Canada and Sharp Columbia. John was the agent and had bound Frank Canada to build a house for \$20,000 for Sharp Columbia. Frank Canada then said to John Minister, "How is it you bound me to build a house for \$20,000 when I have not the means of paying for it?" Suppose the agent should then go to his chief and say, "I made the arrangement, not with the intention of binding you, but we will make a counter deed and, and although you are bound in the treaty itself to do it, stipulate that the reverse is the fact." None would presume that the agent acted honourably, or that the principal had the right to countenance his action. Was it come to such a point in this country that we were prepared to forfeit our pledges? He, for one, considered the resolutions bound the country by the most solemn pledge, and could not see how the Government could do otherwise than follow their literal construction.

Hon. Mr. Simpson (who was only imperfectly heard) said that, like other gentlemen who had preceded him, he was unwilling to give a silent vote on a question of such magnitude. He could not see how the Government could evade the obligations which devolved upon them under the resolution. He was positive that the road could not be built under the terms proposed, and that the Government would have to assume an enormous burthen—probably \$150,000,000—if it wished to keep faith with the people of British Columbia. He did not see where the Government itself could sell the bonds necessary to construct the undertaking. He had himself little belief that the new territory was ever going to add to the wealth of the Dominion. He had known persons who had laboured industriously to make a living in the country, and had failed at the last. The fact that the population was now actually less than it was some years ago was a proof of the poverty of the country.

La somme est présentement le triple de celle mentionnée au paragraphe précédent, et c'est pourquoi M. Olivier se méfie des explications que lui fournit le Gouvernement. Il ne met pas en doute le sérieux du ministre des Postes quand celui-ci explique à la Chambre que l'article 11 des présentes propositions ne nous oblige pas à construire le chemin de fer. Les débats passionnés étant terminés, on peut se demander si cet honorable sénateur émettrait la même opinion avec autant d'emphase. Il a été dit que l'on soumettrait à l'autre Chambre une résolution, visant à expliquer la teneur des propositions, mais l'honorable M. Olivier ne peut comprendre comment une des deux parties peut interpréter un traité. Il donne un exemple fictif où les acteurs sont Jean Ministre, Pierre Canada et Paul Colombie. Jean, qui remplit les fonctions d'agent, s'est engagé, au nom de Pierre Canada, à construire une maison de \$20,000 pour Paul Colombie. Pierre Canada dit alors à Jean Ministre: «Comment se fait-il que vous preniez un engagement en mon nom, pour la somme de \$20,000, alors que je ne dispose pas de telles ressources financières?» L'agent va trouver son supérieur et lui dit: «J'ai conclu sans le vouloir une entente qui vous engage à construire une maison, mais nous écrivons une contre-lettre qui annulera l'effet de cet engagement.» Personne n'oserait prétendre que l'agent a agi honnêtement ou encore que le commettant avait le droit de se prêter à une telle manœuvre. En sommes-nous arrivés au point où l'on peut se permettre de manquer à ses engagements? Selon M. Olivier, le pays s'est formellement engagé par ces propositions et il ne conçoit pas que le Gouvernement puisse faire autrement que de s'y conformer à la lettre.

L'honorable M. Simpson (que l'on entend mal) déclare que tout comme les sénateurs qui l'ont précédé, il ne peut voter sans avoir exprimé son opinion sur une question d'une telle importance. Il ne comprend pas comment le gouvernement pourrait se soustraire aux obligations que comporte la proposition. Il est convaincu que la voie ne saurait être construite aux termes des conditions proposées, et que le gouvernement devrait assumer un si lourd fardeau, probablement \$150 millions, s'il veut tenir ses engagements envers la Colombie-Britannique. Il ne voit pas à qui le gouvernement pourrait vendre les obligations nécessaires au financement de cette entreprise. Il est loin d'être convaincu que le nouveau territoire rendra un jour le pays plus riche. Il connaît des gens qui ont travaillé très dur pour vivre là-bas, et qui ont finalement échoué. Le fait que la population a diminué depuis quelques années prouve la pauvreté du pays.

Hon. Mr. Ferrier said that he had just given a letter of recommendation to a gentleman in Montreal, an intelligent business man, who would leave the next day for British Columbia, on account of inducements held out by some relatives, who had been living for many years in the country.

Hon. Mr. Simpson went on to refer to the duties now levied in the colony; even onions, and other vegetables, were taxed; and ridiculed the idea of a union with such a wretched colony. He considered the whole scheme as most absurd, and expressed his surprise that any Government, anxious to promote the welfare of this country, should have agreed to accept the terms. He did not see there was any particular reason for dealing with so important a question in such hot haste, and was forced, under the circumstances, to vote for the amendment.

Hon. Mr. Flint dissented from the views expressed by the last speaker, and denied that he truly represented the state of public sentiment on the question. It was absurd for any one to calculate the cost which the country would have to assume in connection with the railway—he was quite assured that no Government would dare to burthen the Dominion to any serious extent. He went on to refer to the present prosperous condition of Canada, and its ability to meet all such expenditures as would probably be incurred in assisting the construction of a work which would, of itself, develop our resources to an incalculable degree, by opening up a large and valuable country and new sources of wealth on all sides. He was surprised to hear the honourable member depreciate the lands, especially as he could have little or no practical knowledge of the country of which he professed to speak. It was quite probable that some persons had failed to be successful in British Columbia, but that was the case everywhere. Men would always be found wanting in those qualities of energy and perseverance which are essential to success in life.

Hon. Mr. Skead interrupted the honourable member to mention that a young man was present, who had just come from British Columbia, and intended to return there immediately with others who would be willing to accompany him.

Hon. Mr. Flint went on to say that when Confederation had been carried, he felt bound to accept the situation and endeavour, as far as he possibly could, to make it work satisfactorily. He had not been satisfied with the course which had been taken in bringing about Confederation—he did not like the coalition of political parties for that purpose. Nevertheless, the scheme had been worked out so far by a

L'honorable M. Ferrier dit qu'il vient de donner une lettre de recommandation à une personne de Montréal, un homme d'affaires intelligent qui part pour la Colombie-Britannique, encouragé par les témoignages de parents qui y vivent depuis plusieurs années.

L'honorable M. Simpson poursuit en parlant des droits imposés dans la colonie; même les oignons et d'autres légumes sont taxés, et il tourne en ridicule l'idée de s'unir à une colonie aussi pitoyable. Il trouve le projet tout à fait absurde et exprime sa surprise devant le fait qu'un gouvernement désireux d'agir dans l'intérêt du pays ait accepté de telles conditions. Il ne voit aucune raison de régler une question d'une telle importance avec tant de hâte, et les circonstances le forcent à voter en faveur de l'amendement.

L'honorable M. Flint n'est pas d'accord avec ce dernier point de vue et estime pour sa part qu'il ne reflète pas l'opinion publique sur la question. Il est absurde de tenter de calculer ce que le chemin de fer coûtera au pays; il est certain qu'aucun gouvernement n'oserait aller trop au-delà de ses moyens. Il continue en soulignant la prospérité actuelle du Canada et le fait qu'il est en mesure de faire face à toutes les dépenses qu'entraînera probablement la construction d'un chemin de fer, qui contribuera considérablement au développement de nos ressources en rendant accessibles une vaste et riche région et d'innombrables richesses naturelles. Il est surpris d'entendre l'honorable sénateur dénigrer ces terres alors qu'il ne connaît pour ainsi dire à peu près pas la contrée dont il parle. Il est fort probable que certaines personnes n'ont pas réussi en Colombie-Britannique, mais cela s'est produit partout ailleurs. Il y en aura toujours à qui manqueront l'énergie et la persévérance nécessaires pour réussir dans la vie.

L'honorable M. Skead interrompt l'honorable sénateur pour mentionner qu'il y a là un jeune homme venant de la Colombie-Britannique, qui a l'intention de repartir immédiatement avec quiconque voudrait l'accompagner.

L'honorable M. Flint continue en disant que lors de la signature de la Confédération, il a cru de son devoir d'accepter la situation et de s'efforcer de contribuer à son succès dans toute la mesure possible. Il n'a pas aimé la manière dont la Confédération a vu le jour car il ne prisait pas la coalition des partis politiques à cet effet. Néanmoins, c'est un gouvernement de coalition qui a élaboré le projet jusqu'à mainte-

coalition Government, and until it is fully completed, he hoped that they would remain in office. He was not, however, pledged to support all their measures, but he felt it his duty, on the present occasion, to vote in behalf of the resolutions. He was anxious to make the Union a success and perpetuate the connection with England. He believed that the people of Ontario were as loyal as those of any other portion of Her Majesty's Dominions. Some persons might be found ready to join the American Union, but he was certain that if the voices of the immense majority were heard, they would declare for the continuance of British connection. (*Hear, hear.*)

Hon. Mr. Letellier de St Just—I regret exceedingly being obliged to impose another speech upon the House. When I made my motion in amendment the other day, I took occasion to speak in French, but I think now, after the views that have been expressed on the subject since this debate opened, I am entitled to some favour from the House, and honourable gentlemen will permit me to answer some of the arguments that have been advanced why the resolutions proposed by the Government should pass. When the Postmaster General introduced the question, he said that he did not consider there was any difference of opinion between those who assisted in framing, and those who opposed the Confederation of British America, as to the advisability of allowing British Columbia admission into the Union. In reply, I must say that any remarks which I may make must not be taken as unfriendly to Confederation, but as exhibiting a desire to make the measure more acceptable and more in consonance with the interests of this country. I am ready to admit that as colonies of Great Britain, or with a view to our future national independence, or even with the possibility of our annexation to the great American Republic, the consolidation of all the colonies of British North America must take place, and is desirable, provided it is secured by means adequate to our circumstances, and that such a consolidation is effected with prudence and due regard to our actual liabilities and to our financial abilities. I said, the first time I spoke on the question, that we are deranging the basis on which the representation of the country is established. We have had quite difficulties enough, previous to Confederation, to warn us now of the *danger of constitutional innovations*. We have had great difficulties on this very score—we opposed the principle as destructive of the Act of Union into which we had entered against our will with Upper Canada. But the very men who opposed representation by population were the first to jump up and say that they would assist in passing Confederation on that basis. From that moment they have admitted

nant, et il espère que ses membres garderont leur mandat jusqu'au bout. Il ne se sent toutefois pas obligé d'appuyer toutes leurs mesures, mais croit qu'il est de son devoir de voter en faveur des propositions. Il est désireux de faire de l'Union un succès et de conserver les liens qui unissent la Puissance à l'Angleterre. Il estime que les gens de l'Ontario sont aussi loyaux que ceux de n'importe quelle autre partie des Dominions de Sa Majesté. Certains peuvent être prêts à se joindre à l'Union américaine, mais il est sûr que si la voix de l'immense majorité se faisait entendre, elle demanderait la conservation des liens avec l'Angleterre. (*Bravo, bravo*)

L'honorable M. Letellier de St Just: Je suis vraiment désolé d'imposer un autre discours à la Chambre. Lorsque j'ai proposé mon amendement l'autre jour, j'ai profité de l'occasion pour parler en français, mais après avoir entendu les opinions émises, je crois que la Chambre me fera la faveur de me permettre de répondre à certains des arguments invoqués pour l'acceptation des propositions telles que présentées par le gouvernement. Quand le ministre des Postes a présenté la question, il a dit qu'il ne voyait pas comment le fait d'être pour ou contre la Confédération de l'Amérique britannique pouvait créer une divergence d'opinion sur l'opportunité d'admettre la Colombie-Britannique dans l'Union. En retour, je dois dire que les observations que je vais faire ne doivent pas être considérées comme étant hostiles à la Confédération; elles expriment plutôt un désir de rendre la mesure plus acceptable et plus en accord avec les intérêts du pays. Je suis prêt à admettre qu'il est souhaitable et même nécessaire de consolider les liens unissant toutes les colonies de l'Amérique du Nord britannique, que ce soit en tant que colonies britanniques, ou en vue de notre future indépendance nationale, ou encore, en considérant la possibilité de notre annexion à la grande république américaine. Cette consolidation doit se faire avec prudence, par des moyens correspondant à notre situation et en tenant compte de nos engagements actuels et de nos ressources financières. La première fois que j'ai abordé la question, j'ai dit que nous ébranlions les bases sur lesquelles repose la représentation du pays. Nous avons eu suffisamment de difficultés avant la Confédération pour nous mettre en garde contre les risques que comportent les innovations constitutionnelles. Ce point précis a été la source de graves problèmes; nous nous sommes opposés au principe parce qu'il était contraire à l'esprit de l'Acte d'Union, qui nous avait liés malgré nous au Haut-Canada. Les mêmes personnes qui s'élevaient contre la représentation proportionnelle n'ont cependant pas hésité une seconde avant d'affirmer qu'ils soutiendraient l'adoption de la Confédération sur ce principe. A partir de cet instant, ils ont

that principle—it is a part of our Constitution. But what are they doing now? They are giving the west a larger influence as compared with Lower Canada, at direct variance with the very Act of Union. Then the Postmaster General went on to refer to the second part of the question—the money arrangement. Although I am not prepared to admit that the terms are fair to the other provinces, nevertheless, we consider them less objectionable than the other part of the scheme. We have said little comparatively about them, for we might have been considered as giving a factious opposition to the resolutions. As respects the question of the railway, it has been said by the Government that this scheme is not entirely in the nature of a treaty, and that we may, by certain legislation, dispose of the absolute clause in the resolutions. Now that clause says that the Government pledges itself to commence the road within two years' time and complete it within ten years, so as to connect with the network of railways in Canada. We have been told that this railway will be at least 2,500 miles in length. We say, before we enter into such a colossal undertaking, we wish to see your estimates; but in reply we are told, "you may make them yourselves". When a scheme of such magnitude is placed before the country, the Government are bound to place before this House and country some estimate of the cost. When we enquire what are the difficulties we have to encounter, we are told that they are not greater than those the Americans have had to meet in connection with railways to the Pacific. When we ask the number of bridges, or the quantity of iron that will be required, we have not a word from the Government in reply. In the case of an individual, when he commences any large enterprise, he makes an estimate of the expense to see if he has the means of carrying it out; but here, we are to take a leap in the dark. But we are met by the general observation that a large country like this, which has been progressing so rapidly, may go into the present enterprise without incurring any danger. No one can say that this doctrine is sound—on the contrary, it is fraught with danger. If you build the road according to the estimates which have been given of similar works in the United States, it will cost over \$100,000,000. Taking the figures which have been given by the members of the Government, we find that the sum of \$25,000,000 would represent the bonus to be given by the Dominion, and taking the highest price estimated for the land grant, we have another sum of 32 or 35 millions, making \$57,000,000 altogether, to build a road which cost so much more in the United States. Under these circumstances, I ask, ought the Government to embark in what would be certainly a most hazardous undertaking? I have been told that the road will not cost us anything—that it will

accepté ce principe qui constitue un élément de notre constitution. Mais que font-ils maintenant? Ils donnent à l'Ouest plus d'influence que n'en possède le Bas-Canada, ce qui va directement à l'encontre de l'Acte d'Union. Ensuite, le ministre des postes s'est reporté à la deuxième partie du projet, soit les modalités financières. Bien que je ne sois pas prêt à admettre que les termes soient équitables pour les autres provinces, nous les trouvons néanmoins plus acceptables que la première partie du projet. En comparaison, nous en avons dit peu de choses pour ne pas donner l'impression que nous nous opposons systématiquement aux résolutions. En ce qui concerne la question du chemin de fer, le gouvernement a dit que ce projet ne pouvait être entièrement intégré à un traité et qu'il nous serait donc possible d'atténuer, par voie de législation, le caractère absolu des résolutions. Or, en vertu de cette clause, le gouvernement s'engage à commencer la voie d'ici deux ans et à compléter les travaux d'ici dix ans pour la relier au réseau des chemins de fer canadiens. On nous a dit que cette voie ferrée aura une longueur d'au moins 2,500 milles. Avant de nous attaquer à une entreprise aussi colossale, nous demandons à voir des chiffres, mais on nous répond de faire nous-même le calcul. Quand le gouvernement propose une entreprise d'une telle envergure à la nation, il se doit de présenter à la Chambre et aux citoyens ses prévisions de dépenses. Quand nous demandons quelles sont les difficultés susceptibles de se produire, on nous répond qu'elles ne seront pas plus grandes que celles auxquelles les Américains ont eu à faire face lors de la construction du chemin de fer vers le Pacifique. Nous voulons savoir que sera le nombre de ponts ou la quantité de fer nécessaires, le gouvernement ne répond pas. Lorsqu'un particulier se lance dans une grande entreprise, il en prévoit le coût pour savoir s'il en a les moyens; mais ici, nous agissons à l'aveuglette. On a fait l'observation qu'un grand pays comme le nôtre qui a progressé si rapidement peut s'engager sans danger dans une telle entreprise. Personne ne peut affirmer que cette doctrine est saine; elle est au contraire pleine de risques. Si vous construisez la voie en vous basant sur le coût de travaux semblables aux États-Unis, elle coûtera plus de \$100 millions. D'après les chiffres fournis par les membres du gouvernement, la prime que donnera la Puissance sera de \$25 millions et les concessions de terrain nous font disposer au maximum de \$32 à \$35 millions, ce qui fait un total de \$57 millions pour bâtir une voie qui a coûté tellement plus aux États-Unis. Étant donné les circonstances, je pose la question: le gouvernement doit-il s'embarquer dans une entreprise aussi risquée? On m'a dit que le chemin de fer ne nous coûterait rien, puisqu'il serait construit par des compagnies payées en terres. Suppo-

be built by companies paid in lands. Suppose we do not find a company willing to undertake the work. The honourable member from Montreal (Mr. Ferrier) said that a company would offer before next session; but if it is so easy to procure one now, why not secure one beforehand and give the House the information which is now wanting. If we cannot procure one now, are we likely to do so when it is clear that the road will not cost less than \$150,000,000, the most accurate estimate probably.

Hon. Mr. Ferrier—I spoke of what I hoped to see realized—that we shall have three or four companies before next year asking to construct this work.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Notwithstanding my high respect for the honourable member, I cannot believe that we can expect any such result with \$32,000,000 of land and \$25,000,000 of money.

Hon. Mr. Ferrier—The land on the Northern Pacific is now selling at \$7 or \$8 an acre.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I know that lands in this country have never brought such a price. More than that, in Ontario, where the lands are of superior character, a large quantity remain unpaid in the hands of the Government. It is the same in the province of Quebec. And these lands were granted at from 1s. 6d. to 5s. an acre.

Hon. Mr. Ferrier—The prairie lands are far superior to those of which you are speaking.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I am ready to admit the value of the prairie lands, but as far as the country between Lake of the Woods and Upper Canada is concerned, there may be spots of good soil, but the rest is barren, whatever the Minister of Marine may say to the contrary.

Hon. Mr. Mitchell—I gave you the best authority on the subject.

Hon. Mr. Letellier de St Just—I am not saying all the land is bad, but two thirds, at least, is arid, barren, cut up by lakes and rivers. As soon as we have crossed the swamps of the Lake of the Woods, we come to the prairie lands, and they extend as far as the south branch of the River Saskatchewan. I admit these lands are splendid, but I do say that from that branch you do not find such lands until you come a little north, near Fort à la Corne. I know it is impossible to grow wheat or even barley on these prairies lands—they succeed with vegetables. I know this to

sons que nous ne trouvons pas de compagnie disposée à entreprendre ce travail. L'honorable sénateur de Montréal (M. Ferrier) a dit qu'une compagnie offrirait ses services avant la prochaine session; mais s'il est si facile d'en trouver une maintenant, pourquoi ne pas s'assurer d'avance ses services et fournir à la Chambre les renseignements qu'elle veut? Si nous ne pouvons le faire maintenant, est-il possible que nous en trouvions une plus tard, sachant que la voie coûtera plus de \$150 millions, si nous voulons être réalistes.

L'honorable M. Ferrier: J'ai parlé de ce que j'espérais voir se réaliser—que trois ou quatre compagnies offrirait leurs services avant l'an prochain pour ce travail.

L'honorable M. Letellier de St Just: En dépit de tout le respect que je porte à mon honorable collègue, je ne crois pas que l'on puisse s'attendre à de tels résultats avec \$32 millions de terres et \$25 millions en argent.

L'honorable M. Ferrier: Les terres du Nord du Pacifique se vendent maintenant \$7 ou \$8 l'acre.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je sais que les terres dans ce pays n'ont jamais rapporté un tel prix. Qui plus est, en Ontario où les terres sont de bien meilleure qualité, une grande quantité n'a pas encore été payée au gouvernement et il en est de même au Québec. On a vendu ces terres de 1s. 6d. à 5s. l'acre.

L'honorable M. Ferrier: La qualité des terres des prairies est très supérieure à celle des terres que vous mentionnez.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je conviens de la valeur des terres des prairies, mais, sauf quelques endroits fertiles, et quoi qu'en dise le ministre de la Marine, la région comprise entre le lac des Bois et le Haut-Canada s'avère stérile.

L'honorable M. Mitchell: Mes renseignements provenaient des sources les plus fiables.

L'honorable M. Letellier de St Just: Je ne dis pas que le terrain tout entier est mauvais, mais les deux tiers au moins sont arides, stériles et entrecoupés par des lacs et des rivières. Passé les marais du lac des Bois, les terres des prairies s'étendent jusqu'au bras sud de la rivière Saskatchewan. Je reconnais que cette région est splendide, mais j'insiste sur le fait que des terres vraiment fertiles ne commencent qu'un peu au nord, près de Fort à la Corne. Il est impossible d'y faire pousser le blé ou même l'orge, mais on récolte cependant des légumes. Ces renseignements sont exacts car je

be a fact from relatives of mine who are living there. Or take the reports we have of this country—that of Hind, for instance; he gives no good account of the greater portion of this country. Under these circumstances, I think we should pause before incurring an expenditure of \$150,000,000 and learn something about the country through which the road is to pass. Why are we imposing such a burden at this moment? We are told that it is necessary that we should unite with British Columbia, and this I admit; but is a railway necessary to keep up the connection? We have been connected for a long time with Great Britain without any such bond of union. My honourable friend near me (Hon. Mr. Macpherson) said that if this scheme is to be carried on by the opening of a road from the east, he hardly thought it was within the means of the country to accomplish it; but he added that the most feasible mode was to get into the Manitoba country by forming a conjunction with the American roads.

Hon. Mr. Macpherson—I said that the only feasible way, with our present means and information, was to get the requisite facilities by using the American railways and commencing our own at Pembina.

Hon. Mr. Sanborn—Perhaps the Postmaster General would give us some information on this point, and tell us whether the Government adopt the views of the honourable member from Toronto?

Hon. Mr. Macpherson—I have nothing to do with the Government in the matter. I know that the great obstacle is the country between Lake Nipissing and Fort Garry, and I wish to avoid any large expenditure at present.

Hon. Mr. Letellier de St Just—The Premier of the Government stated elsewhere that the road was to be built from some place near Lake Nipissing as far as the Rocky Mountains; but I think the Postmaster General should be more explicit on this subject.

Hon. Mr. Campbell—The Government are not pledged to any particular point—that is a question not yet determined. Certainly we do not propose to construct a railway in the United States. (Laughter.)

Hon. Mr. Letellier de St Just—What I do complain of is the manner in which the Government gives information to the House. Whenever they are asked for information on any particular point, they are most vague and evasive in their replies. I take it for granted that for the sake of contradicting the liberal

les tiens de parents qui demeurent là-bas. Si des doutes subsistent, consultez les rapports de Hind, qui contiennent une critique négative de la plus grande partie de cette contrée. Par conséquent, je crois que nous devons réfléchir avant de faire des dépenses de \$150 millions, et nous renseigner sur la région que traversera la voie ferrée. Pourquoi nous impose-t-on un tel fardeau maintenant? On nous répond que l'union avec la Colombie-Britannique s'avère nécessaire, opinion que je partage d'ailleurs; mais le chemin de fer est-il indispensable? Nous entretenons depuis longtemps des rapports avec la Grande-Bretagne sans pour autant être reliés directement avec elle. Mon distingué voisin (l'honorable M. Macpherson) a déclaré que, si le pays désire ouvrir un chemin de fer partant de l'Est, il n'a guère les moyens de mettre ce projet à exécution; mais il a ajouté que la solution la plus réaliste consistait à traverser le Manitoba et à opérer une jonction avec les voies ferrées américaines.

L'honorable M. Macpherson: J'ai dit que, vu les moyens et les renseignements dont nous disposons actuellement, la seule solution acceptable est d'obtenir les installations nécessaires en empruntant les chemins de fer américains et en commençant la construction de nos propres voies à Pembina.

L'honorable M. Sanborn: Le ministre des Postes peut-il nous fournir des renseignements à ce sujet et nous dire si le Gouvernement se rallie à l'opinion de l'honorable sénateur de Toronto?

L'honorable M. Macpherson: Je n'ai pas consulté le Gouvernement dans cette affaire. Je sais que le territoire compris entre le lac Nipissing et Fort Garry constitue l'obstacle principal, et je désire éviter toute dépense considérable pour le moment.

L'honorable M. Letellier de St Just: Le Premier ministre a déclaré ailleurs que la voie ferrée s'étendrait d'un point à proximité du lac Nipissing jusqu'aux Rocheuses; mais je crois que le ministre des Postes devrait nous éclairer sur ce sujet.

L'honorable M. Campbell: Le Gouvernement ne s'est engagé pour aucun endroit précis (cette question n'est pas encore résolue), mais nous ne proposons certainement pas la construction d'un chemin de fer aux États-Unis (rires).

L'honorable M. Letellier de St Just: Ce dont je me plains, c'est la façon dont le Gouvernement renseigne la Chambre. Chaque fois qu'on lui demande des renseignements sur un sujet particulier, on n'obtient que des réponses très évasives. Si je comprends bien, le ministre des Postes semble disposé à laisser la situation

views of the honourable member for Toronto, the Postmaster General is ready to allow this matter to stand in this dubious state; but it is not the same with the Hon. Receiver General (Mr. Chapais) who told us, with grave solemnity, that he would never consent to see our communications with British Columbia carried on even partially over American railways; that it would be contrary to the policy of the Government, and moreover, a link of railway from Fort Garry to Pembina, to combine with the American Pacific Railroad, would be a dangerous policy. But the most extraordinary statement on his part was that if such a communication was opened, the Americans would pour into our territory of Manitoba, that they would settle on the lands of the province, and later that they would annex Manitoba to the great Republic as they did in the case of Texas. Well now, honourable gentlemen, these contradictions from the Hon. Postmaster General, and the ridiculous narrow views of the Hon. Receiver General on the advantages of such an immigration, need no better answer than their absurdity. The cost of this Pacific railway is a matter upon which the Government admit they are unable to give us any information; and in the position in which this Parliament is most unjustifiably placed in being asked to act blindfold, no other mode of ascertaining the magnitude of its cost and of its difficulties is left to us, than to examine certain reports made by engineers, or by comparison, either with our Intercolonial or with the American Pacific Railroad. Before going briefly into this examination, I think, by enlarging the views entertained by the honourable member for Toronto, that British Columbia, as well as Manitoba, could comparatively be placed in communication with the Dominion at a very insignificant outlay; first, by the opening of a link between Fort Garry and Pembina where the American Pacific Railway will have an extension in a very short time from this, and, secondly, by building a link on the shores of the Pacific from British Columbia to the Northern Pacific Railway, which the Americans are now building; affording to our two sister colonies the advantages of mutual communication, and of partaking of all the advantages of the great railway networks of the United States and of Canada. Then, honourable gentlemen, Manitoba and British Columbia, having these facilities, could we not, without prejudice to their interest and with advantage to this Dominion, await the future, when after due examination, we could afford to open more direct communications through British territory. Taking this mere practical view of the case, we would not impose upon this Dominion a burthen that might be ruinous and affect our credit in the money market by the execution of works pre-

s'éterniser pour le plaisir de contredire les opinions libérales de l'honorable sénateur de Toronto; il n'en est pas de même pour l'honorable receveur général (M. Chapais), qui a déclaré solennellement qu'il ne consentirait jamais à ce que nous empruntons, même sur une courte distance, les chemins de fer américains pour communiquer avec la Colombie-Britannique, que nous dérogerions ainsi à la politique du Gouvernement. Il a ajouté que le fait d'établir une ligne entre Fort Garry et Pembina, qui se rattacherait à l'American Pacific Railroad, constituerait une politique dangereuse. Selon lui, si l'on ouvrait une telle voie de communication, les Américains afflueraient au Manitoba, s'y installeraient et annexeraient ce territoire par la suite à la Grande République, comme ils l'ont fait dans le cas du Texas; cette déclaration est la plus surprenante qu'il ait formulée. Les contradictions de l'honorable ministre des Postes ainsi que les vues étroites et ridicules de l'honorable receveur général sur les avantages d'une telle immigration ne méritent, honorables sénateurs, d'autre réponse que leur propre absurdité. Le Gouvernement reconnaît qu'il ne peut nous fournir aucun renseignement sur le coût de ce chemin de fer du Pacifique; compte tenu de la situation injustifiable dans laquelle on place le Parlement en lui demandant d'agir à l'aveuglette, nous ne pouvons évaluer l'importance du coût et des difficultés de l'entreprise qu'en consultant certains rapports préparés par des ingénieurs, ou en établissant une comparaison soit avec l'Intercolonial, soit avec l'American Pacific Railroad. Avant d'aborder brièvement cette étude, et pour pousser plus loin l'idée de l'honorable sénateur de Toronto, je crois que nous pourrions mettre la Colombie-Britannique et le Manitoba en communication avec la Puissance à très peu de frais; premièrement, on établirait une liaison entre Fort Garry et Pembina, où l'American Pacific Railway aura un prolongement d'ici peu; deuxièmement, on construirait sur la côte du Pacifique une voie de jonction reliant la Colombie-Britannique au Northern Pacific Railway, dont les Américains ont entrepris la construction. Nos deux colonies sœurs pourraient ainsi bénéficier des avantages d'une communication entre elles et profiter de tous les services qu'offrent les grands réseaux de chemins de fer américains et canadiens. Si le Manitoba et la Colombie-Britannique disposaient de tels services, ne pourrions-nous pas, honorables sénateurs, sans nuire à leurs intérêts et tout en agissant pour ceux de la Puissance, attendre d'avoir mûrement réfléchi à la question pour établir des communications plus directes d'un bout à l'autre du territoire britannique? Si nous considérons seulement ce côté pratique de la question, nous n'imposerions pas à la Puissance un fardeau susceptible d'être ruineux et de nuire à notre crédit sur le marché

senting so many difficulties in point of execution, as well as in a financial point of view. Now, I take the report of Mr. Fleming on this very railway, and I find that it cannot be safely constructed with our present means; that it must be attended with great difficulties which we cannot well overcome. I will quote a few extracts from this report; and I must say at the outset that, if there is a document from which the Government ought to have obtained information it is this: "measuring on the map along the general route of the proposed line from the mouth of Fraser's River to one of the best passages yet discovered in the Rocky Mountains, along the general direction of the 'Fertile Belt', keeping south of the North Saskatchewan, crossing the Red River near the settlement, bridging the Winnipeg River at the North end of the Lake of the Woods, striking through the country to the most northerly bend of the shore of Lake Superior, thence in a direct line to a crossing on the French River, west of Lake Nipissing, and from this point connecting with the existing railway system of Canada, either at the town of Barrie, or at Peterborough, or at the city of Ottawa".¹

"That a just conception may be formed of the real magnitude of the project under discussion, and the means necessary to its attainment, attention may for a moment be drawn to a few leading details." The construction of 2,000 miles of railway, measured by the average standard of similar works existing in this country, implies the performance of labourer's work sufficient to give employment to 1,000 men for 50 or 60 years; it involves the delivery of 5,000,000 cross ties or sleepers, and over 200,000 tons of iron rails for the 'permanent way'; it comprises the erection of 60,000 poles hung with 1,000 tons of wire of the telegraph; it necessitates the creation of motive power equivalent to over 50,000 horses, which power would be concentrated in 400 locomotives; it involves the production of from 5,000 to 6,000 cars of all kinds, which coupled with the locomotives, would make a single train over 30 miles in length; and lastly, it implies a gross expenditure on construction and equipment of not less than \$100,000,000.

"It will likewise serve as a salutary check on hasty conclusions, to weigh beforehand the cost of operating a truly gigantic establishment of the kind after its perfect completion: a few figures derived from actual results will show that the first construction of a railway through the interior of British North America

monétaire par l'exécution de travaux où les difficultés s'annoncent nombreuses tant sur le plan financier que sur celui de la mise en œuvre. Maintenant, si j'en juge par le rapport de M. Fleming sur le chemin de fer, je constate que nos moyens actuels ne peuvent pas nous permettre de le construire sans risque et que nous ne serons pas toujours en mesure de surmonter les difficultés qui se présentent. Je citerai quelques extraits du rapport, mais avant de le faire, je dois dire que le Gouvernement aurait dû consulter ce document pour obtenir les renseignements suivants: «Mesurant sur la carte le long du parcours général de la ligne proposée, depuis l'embouchure du fleuve Fraser à l'un des passages les plus avantageux que l'on ait découvert jusqu'à présent dans les Rocheuses, suivant la direction générale de la «zone fertile», restant au sud de la Saskatchewan nord, franchissant la rivière Rouge près de la colonie, et la rivière Winnipeg à l'extrémité nord du lac des Bois, traversant le territoire jusqu'à l'extrême pointe au nord du lac Supérieur, puis en ligne droite vers un passage sur la rivière des Français, à l'ouest du lac Nipissing, se joignant de ce point au réseau ferroviaire actuel du Canada à Barrie, à Peterboro ou à Ottawa».¹

Il y aurait lieu de se pencher sur quelques points essentiels afin de se faire une idée précise de l'importance réelle du projet en discussion ainsi que des moyens nécessaires à sa réalisation. Si l'on base sur les données établies lors de l'exécution de travaux semblables dans notre pays, la construction d'un chemin de fer d'une longueur de 2,000 milles suppose l'engagement d'une main-d'œuvre de 1,000 hommes pour une période de 50 ou 60 ans, ainsi que l'installation de 5 millions de tirants ou de traverses et de plus de 200,000 tonnes de rails pour la construction de la «voie fixe»; l'opération comporte l'érection de 60,000 poteaux soutenant 1,000 tonnes de fils télégraphiques, et la création d'une force motrice qui alimenterait 400 locomotives et correspondrait à celle fournie par plus de 50,000 chevaux; il faudrait fabriquer de cinq à six mille wagons de toutes sortes qui, accrochés aux locomotives, pourraient constituer un seul train d'une longueur de plus de plus de 30 milles; l'entreprise suppose enfin un investissement supérieur à 100 millions, réparti entre les travaux de construction et l'équipement.

Le rapport servira aussi à freiner les décisions précipitées, à prévoir le coût d'exploitation d'une entreprise vraiment gigantesque à son achèvement: quelques données provenant des résultats déjà obtenus indiqueront que même la construction du premier chemin de fer traversant les terres intérieures de l'Amé-

¹ Sandford Fleming. *Overland route to British Columbia*. Toronto, 1862. p. 87.

¹ Sandford Fleming. *Overland route to British Columbia*. Toronto, 1862. p. 87.

is even a less formidable undertaking than that of keeping it afterwards open in the present condition of the country. For operating the line successfully, the fuel alone required in each year, and estimated as wood, would considerably exceed 200,000 cords; for keeping the road in repair, a regiment of 2,000 trackmen would constantly be employed in small gangs throughout its entire length; for the same purpose, there would, on an average, be annually required 600,000 new cross ties, as well as nearly 30,000 tons of new or rerolled iron rails; the annual repairs of rolling stock would not cost less than one million dollars. Over 5,000 employees of all kinds would constantly be under pay, and as these men would usually represent each a family, there would not be far short of 20,000 souls subsisting by the operation of the road. The aggregate amount of wages in each year after the road was in operation would swell out to nearly \$2,000,000, while the gross expenditure for operating and maintaining works would annually exceed \$8,000,000.

“Again, if to this last sum be added the interest on first cost, it becomes evident that until the gross earnings of the railway in each year come up to the enormous sum of \$14,000,000, it could not pay interest on the capital invested.”²

It has been stated very incorrectly by the Hon. Receiver General that the American Pacific Railroad was built with grants of lands only. Well, I may state, for his information, that this is not the case, for, according to the facts as stated in the *American Annual Cyclopaedia* (1869), he will see that the Pacific Railroad was completed on the 10th of May, 1867, by the junction of the Central Pacific and the Union Pacific Railroads; that this rapid progress was largely due to the aid rendered by the general Government, that the Union Pacific Railroad was largely patronized by a Government possessing the means of doing so, by larger grants of land than those proposed for our railway, and by a direct assistance in bonds of that Government maturing in thirty years bearing six per cent interest payable in gold; that subsequently the company obtained the right to issue its first mortgage to an amount equal to the bonds of the Government, which were made a second lien on the road, making an aggregate of \$58,685,000 to start with—and moreover, that a short time ago, the contractors were dispensed of paying the interest on the Government bonds for a period of thirty years.

rique du Nord britannique est une entreprises moins redoutable que celle qui consistera à en assurer l'exploitation dans l'état où se trouve présentement le pays. A lui seul, le combustible requis annuellement pour assurer la réussite de l'opération dépasserait largement 200,000 cordes de bois; l'entretien des voies nécessiterait d'une part une main-d'œuvre permanente de 2,000 cheminots répartis en petits groupes d'un bout à l'autre de la ligne, et d'autre part, une moyenne annuelle de 600,000 nouvelles traverses, et de presque 30,000 tonnes de rail neufs ou laminés (les réparations annuelles du matériel roulant coûteraient pas moins d'un million de dollars). Plus de 5,000 employés, de tous les métiers, toucheraient un salaire régulier; comme chacun de ces hommes serait ordinairement chef de familles, cela signifie que le chemin de fer ferait vivre environ 20,000 âmes. Le montant total dépensé annuellement pour les salaires, après la mise en marche de la ligne, s'élèverait à presque \$2 millions, tandis que la somme globale consacrée annuellement à l'exploitation et à l'entretien excéderait \$8 millions.

Si l'on ajoute à ce dernier montant l'intérêt sur le coût initial, on constate que les revenus ne suffiront pas à payer l'intérêt sur le capital investi tant que les recettes brutes annuelles du chemin de fer ne s'élèveront pas au total considérable de \$14 millions.»²

L'honorable receveur général a fait une déclaration très inexacte en avançant que l'American Pacific Railroad avait été construit grâce aux concessions de terres seulement. Eh bien, je tiens à lui dire qu'il n'en n'est rien, car, s'il se réfère à l'*American Annual Cyclopaedia* (1869), il constatera que la construction du Pacific Railroad a été terminée le 10 mai 1867 par la jonction du Central Pacific Railroad et de l'Union Pacific Railroad; que ce progrès rapide était en grande partie attribuable à l'assistance du Gouvernement central; que l'Union Pacific Railroad recevait d'importantes subventions d'un Gouvernement qui avait les moyens de le faire, par voie de concessions de terrains plus nombreuses que celles prévues pour notre chemin de fer, et par l'émission d'obligations. Ces obligations à échéance de trente ans portaient un intérêt de 6% payable en or. Par la suite, la compagnie a obtenu le droit de lever sa première hypothèque pour une somme égale aux obligations du Gouvernement, qui par le fait même devinrent un second gage pour la voie. Le tout formait un capital initial de \$58,685,000. Qui plus est, il y a peu de temps, les entrepreneurs ont été exonérés pour une période de trente ans de l'intérêt sur les obligations du Gouvernement.

² Ibid. p. 87-89.

² Ibid. p. 87-89.

And now that this important route is accomplished, we may find there some data that might give us an approximative idea of the liabilities we shall incur if this scheme is adopted.

The average cost of building the Pacific was at the rate of \$68,058 per mile for 914 miles west from Omaha, and \$90,000 per mile for 186 miles. Let us take the lower of the two figures per mile for over 2,700 miles, and the result will be for the cost of construction \$187,756,000.

If we consider the cost of the Intercolonial, which may be safely put at \$25,000,000, though under far more favourable conditions for its construction, we find that the cost per mile cannot be less than \$50,000, which is equal to Mr. Fleming's estimate of the Canadian route, upon which he has pronounced the following judgment:

"The idea of constructing upwards of 2,000 miles of railway in the manner which has characterized the establishment of similar undertakings heretofore, through a country almost uninhabited except by scattered bands of wandering Indians, may well be viewed as a commercial absurdity. It has been shown that the maintaining and operating of a railway of this extent, after its perfect completion, would cost not less than eight millions dollars per annum, and that its traffic would have to yield in gross receipts fourteen millions of dollars every year to enable the work to pay interest on the capital invested.

"Could it be satisfactorily shown that these receipts might even be approached, the work would undoubtedly be a legitimate investment for private capital, and we might fairly expect to see it undertaken by private enterprise; but at present no such inducement can be held out; however important the line would be in many respects, the business of the country traversed could not for many years yield more than a fractional part of the revenue required to keep it open, and the traffic from ocean to ocean could not be expected, even by the most sanguine, to give constant and profitable employment to a force of four hundred locomotives without which the road would scarcely pay."

It is all very well for the promoters of this scheme to come forward and say that you need not be afraid if companies will not work this railway. The honourable member from Montreal (Mr. Ferrier) would be in a quandary, if, when the road is finished, we were to grant him all the plant and rolling stock on the condition that he would keep the road in running order.

Des données sur la construction de cette voie importante pourraient nous permettre d'évaluer les engagements relatifs à ce projet.

Le coût de construction du Pacific était de \$68,058 par mille de voie aménagée pour les 914 milles à l'ouest d'Omaha et de \$90,000 par mille pour les 186 milles suivants. Si l'on applique le chiffre le plus bas aux 2,700 milles, nous arrivons à un coût total de \$187,756,600.

Quant à l'Intercolonial, on peut sûrement évaluer son coût à 25 millions en n'oubliant pas toutefois que les conditions étaient plus favorables lors de sa construction. Dans le cas présent, le coût par mille de voie aménagée ne serait pas inférieur à \$50,000, ce qui correspond à l'évaluation de la Route canadienne faite par M. Fleming. A ce sujet celui-ci a dit:

«L'idée de construire plus de 2,000 milles de voie ferrée de la même façon que ce qui a été construit jusqu'ici peut sembler une absurdité commerciale dans un pays peuplé seulement de quelques rares bandes d'indiens nomades. Des études ont démontré que l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer de cette taille une fois complètement terminé, ne coûteraient pas moins de \$8 millions par année et que celui-ci devrait rapporter un revenu brut de \$14 millions chaque année pour payer l'intérêt sur le capital investi.

Si l'on pouvait démontrer la possibilité d'approcher ce chiffre de recettes, les travaux représenteraient sans aucun doute un investissement légitime pour les capitaux privés et nous pourrions nous attendre à ce que l'entreprise privée se charge de sa réalisation mais, pour le moment on ne peut faire de telles affirmations. En dépit de l'importance que le chemin de fer pourrait avoir à plusieurs points de vue, les échanges commerciaux de la région desservie ne rapporteraient, même après plusieurs années, qu'une fraction du revenu nécessaire pour continuer l'exploitation de cette route. Même les plus optimistes ne peuvent s'attendre à ce que le trafic transcontinental permette l'utilisation constante et rentable des 400 locomotives nécessaires, la route ne rapporterait presque rien.»

Les tenants du projet ont beau jeu de dire que l'on ne doit pas s'alarmer si les compagnies privées n'exploitent pas ce chemin de fer. L'honorable représentant de Montréal (M. Ferrier) serait bien embarrassé si une fois la route terminée nous lui donnions toute la machinerie et le matériel roulant à la condition qu'il assure le service.

Hon. Mr. Ferrier—Ten years hence matters will be even better than they are now.

Hon. Mr. Letellier de St Just—We cannot forecast the future. I will not trouble the House with any more extracts from Mr. Fleming's report, but I will ask honourable gentlemen to consider calmly and seriously whether what I have laid before you—the result of the reflection and experience of the Chief Government Engineer—is such as to induce you to give your adhesion to this rash scheme of railway construction. There is a man who has been employed for years by the government, who has himself constructed railways, and he tells us that we are going into an undertaking of 2,000 miles which it will cost \$14,000,000 to maintain. We were told that the Grand Trunk Railway had been a great benefit to the country; but that road has not been built by this country, but by the earnings of the people of England who have assisted in opening up Canada when she had not the means herself of doing it, but who have never received a dollar in return. The shareholders have given some fifteen or sixteen millions of dollars to develop our resources, but they have received no benefit or thanks from us. The present road would be an enormous burthen on us during its construction, and would be ever applying to us for additional assistance to keep it running. Why, it would require some four hundred locomotives alone—enough to carry off the whole population of British Columbia. The expense of construction must be greatly increased compared with the Intercolonial Railway, which runs through a country where there are high roads, water communications—the means of carrying materials and provisions along the route; but none of these facilities exist in the case of the Pacific Railway. The total cost of the Intercolonial is put down at \$20,000,000, or perhaps \$25,000,000 rather, and yet is only one sixth of the distance. If you multiply the \$25,000,000 by six, you have \$150,000,000 as the probable cost of the Pacific. I very much fear—I regret to say it—that our political status will be lowered by the course which the Government are pursuing in this matter. We bind ourselves to construct a railway to the Pacific—the pledge is clear and unequivocal; but we are told that there is a resolution which, instead of adopting the language of the treaty, undertakes to state the mode in which the road shall be built. We are, therefore, in our legislation placing on record a decision which is contrary to the letter of a treaty which the Government of Canada has entered into with the Government of British Columbia. Is that a dignified attitude for this Parliament to take? No, we are lowering ourselves in the eyes of the world—acting in a manner derogatory to our honour. In the case of San Domingo, the American Senate would

L'honorable M. Ferrier: Dans dix ans la situation sera encore meilleure qu'aujourd'hui.

L'honorable M. Letellier de St Just: On ne peut prédire l'avenir. Je n'importunerai plus la Chambre avec d'autres extraits du rapport Fleming; mais pensez-y calmement et sérieusement, chers collègues, est-ce que les réflexions de l'ingénieur en chef du Gouvernement peuvent vous inciter à appuyer ce projet téméraire de construction d'un chemin de fer? Cet homme a été au service du Gouvernement pendant plusieurs années, il a lui-même construit des chemins de fer et il nous assure que cette entreprise de 2,000 milles de voie ferrée nous coûterait \$14 millions d'entretien. On nous a dit que le Grand Tronc avait été un bienfait pour le pays. Cependant il n'a pas été construit par notre pays mais à l'aide des fonds fournis par les Anglais. Ce sont eux qui ont aidé à développer le Canada alors que celui-ci n'avait pas les moyens de le faire, et ils n'ont pas reçu un seul dollar en retour. Les actionnaires ont versé quelque \$15 ou \$16 millions pour le développement de nos ressources et ils n'en ont retiré ni bénéfice, ni remerciements de notre part. Cette nouvelle ligne serait un véritable fardeau pour nous pendant sa construction et son exploitation nous obligerait à déboursier sans cesse davantage. On estime que cette voie requerrait environ 400 locomotives—ce qui serait suffisant pour transporter toute la population de la Colombie-Britannique. Les dépenses de construction seront plus élevées que celles occasionnées par l'Intercolonial, qui traverse une province où il y a des grand-routes et des voies maritimes, en d'autres termes des moyens de transport pour les matériaux et les provisions sur le parcours de la voie; mais dans le cas du chemin de fer du Pacifique il n'existe rien de tel. On estime que le coût total de l'Intercolonial atteignait 20 ou plutôt 25 millions, ce qui ne représente que le sixième de la route à construire. Le coût total du Pacifique s'élèverait donc probablement à \$150 millions. Malheureusement, je crains, je regrette de devoir le dire, que notre situation politique ne soit affaiblie à cause de l'attitude du Gouvernement dans cette affaire. Nous nous engageons à construire un chemin de fer atteignant le Pacifique, cet engagement est sans équivoque; mais l'on nous a dit qu'il existe une résolution qui, au lieu de conserver le langage du traité, entreprend de fixer la façon dont la route doit être construite. Nous sommes en train d'adopter dans notre législation une décision qui est contraire aux termes d'un accord conclu entre le Gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique. Est-ce une attitude digne de ce Parlement? Nous nous abaissons aux yeux du monde—nous dérogeons à notre honneur. Dans l'affaire de Saint-Domingue, le Sénat américain ne voulait pas accepter l'accord conclu par le Gouvernement

not accept a treaty made by the Washington Government, and the consequence was that a Commission has been sent to the Island to enquire into its condition and the advisability of annexation. Let us act fairly and honourably with the people of British Columbia, let us tell them we must amend these terms, we are willing to admit them into the union on equitable conditions, but not otherwise. I think it is our duty as legislators to show by our debates that we are willing to admit the colony on terms fair to both parties, and refuse to lend ourselves to the promulgation of a mere delusion. I am sure that the result of this debate will have its influence upon public opinion, whatever may be the fate of these resolutions. We certainly do not expect to see the Government defeated on this question—it would indeed be no defeat so far as this House is concerned. I regret to say that some members have adopted the view that if these resolutions are not carried, it would be a vote of want of confidence; but it is a mistake to suppose any such thing. Before this, I have seen the measures of the Government defeated in the Senate, but still they have continued in office. One of the reasons given why we can safely deal with this question is the satisfactory condition of our finances. I am glad this is the case, but is that an excuse for now acting recklessly and extravagantly? Many great public improvements, promised at the inception of the Union, require to be carried out, and the longer they are delayed, the greater the injustice to the provinces now forming the Union. For instance, here is my honourable friend from Nova Scotia who is such an earnest advocate for the construction of the Baie Verte Canal; but can he expect to see that important work undertaken by the Government, if the country launches into the expenditure necessary for the construction of the Pacific Railway? Then there is the improvement of our canal system generally—the deepening of the Welland and the St. Lawrence Canals, the improvement of the river navigation. All these are questions of the deepest moment to the commercial interest of the whole Dominion, and it would be very unfortunate were they neglected. Then there is another question which is of deep interest to us in Lower Canada—the question of the arbitration—which, according to the unjust award recently made, will place against Quebec a liability of about \$5,000,000. This liability must be adjusted in some way or other, though it is quite certain Quebec will not willingly agree to the exaction. This debt ought to be assumed by the federal Government, with compensation to the Maritime Provinces, but our financial position will be so much affected by that scheme that our federal exchequer will feel unable to meet this case. When we consider

de Washington; si bien qu'il a fallu envoyer sur place pour voir dans quelle situation se trouvait l'île et pour juger de l'opportunité de son annexion. Soyons justes et honnêtes envers les gens de la Colombie-Britannique et disons leur que nous devons changer les termes de l'entente, que nous sommes prêts à les admettre dans la Confédération mais seulement à des conditions équitables. Je pense que nous devons en tant que législateurs montrer dans nos discussions notre désir d'admettre la colonie seulement à des conditions justes pour les deux parties et notre refus de nous engager dans une opération illusoire. Je suis convaincu que le résultat de ce débat aura une influence sur l'opinion publique, quel que soit le sort de ces propositions. Nous ne voulons sûrement pas que le Gouvernement soit défait sur cette question—pour le Sénat, ce ne serait pas en fait une défaite. Malheureusement, quelques membres pensent que si ces propositions ne sont pas adoptées, ce serait une motion de défiance; c'est une erreur de faire de telles suppositions. Dans le passé, j'ai vu certaines mesures gouvernementales défaites au Sénat et le Gouvernement est tout de même demeuré au pouvoir. Il paraît qu'une des raisons permettant de penser que cette affaire se règlera de façon satisfaisante est le bon état de nos Finances. J'en suis heureux, mais est-ce une raison pour agir sans penser et de façon extravagante. Beaucoup de travaux publics importants, promis au commencement de l'union, ne sont pas encore commencés et plus on attend pour les réaliser, plus grande est l'injustice faite aux provinces déjà membres de l'union. Par exemple, mon honorable ami de la Nouvelle-Écosse est un tenant convaincu du projet de construction du canal de la Baie Verte; mais peut-il seulement espérer que ce travail soit entrepris si le Gouvernement se lance dans les dépenses nécessaires à la construction du chemin de fer du Pacifique. Ensuite, il faut améliorer notre système de canaux—approfondir le canal Welland et le canal Saint-Laurent, améliorer la navigation fluviale. Tous ces changements sont d'une importance capitale pour le commerce national et il serait bien dommage de s'en désintéresser. En ce qui concerne le Bas-Canada, la question de l'arbitrage est aussi très importante. Le jugement injuste rendu récemment endette le Québec pour 5 millions. Cette dette doit être répartie d'une façon ou d'une autre, mais il est certain que le Québec n'acceptera pas de bon gré cette exaction. C'est le gouvernement fédéral qui devrait assumer cette dette et verser en plus une indemnité aux provinces de l'Atlantique; notre situation financière en sera tellement perturbée que le Trésor ne pourra faire face à de nouvelles dépenses. Si l'on tient compte de la question des canaux et de l'arbitrage il ne faut pas s'attendre à ce que le pays puisse contracter une dette de 150 millions pour le chemin de fer

the questions of canals and arbitration, you cannot expect that the country will be able to incur a liability of \$150,000,000 in connection with the Pacific Railway. If we do incur it, then ruin and misery stare us in the face. Honourable gentlemen may indulge in pleasing visions, but the issue is nevertheless inevitable. I am not against this scheme *in toto*, but I am against that portion of it which seems to me inopportune and ruinous. As the Hon. Receiver General is not in his place, I will not attempt to follow him at length. He told us of the manner in which he had managed the Department of Agriculture when he was at the head of it. He referred to explorations which he had ordered of the Lac St-Jean, and endeavoured to prove that I had been very unfortunate in respect to public roads, and plumed himself on the fact of his success in finding roads. Then he carried us to the Lake Temiscouata road, then to Mount Cenis, where two nations have just shook hands through the mountain range which has long divided them, and he has told us of the construction of a railway over the same mountains to the Simplon, while the tunnel was being constructed beneath; all this to show that we need not be afraid of going into lavish expenses and great enterprises, and to prove that, if such extraordinary feats had been achieved, we were able to do as much. Taking his mode of arguing, I could demonstrate that others have attempted more and had failed, and considering that this honourable gentleman's efficiency has been confined to the most pious duties of the Government of this country, and considering his peculiarities, I have, when passing through the library this morning, opened a book in which he certainly must have great confidence—the Old Testament—and I may add that the first passage that struck my eye was a striking allegory which answers perfectly to his mode of arguing, and which is as follows: Genesis XI, verse 1-9, "And the whole earth was of one language and was of one speech, and it came to pass, as they journeyed from the East, that they found a plain in the land of Shinar, and they said, go to, let us build us a city and a tower, whose top may reach unto heaven, and let us make us a name, lest we be scattered abroad upon the face of the whole earth. And the Lord came down to see the city and the tower, and scattered them abroad upon the face of all the earth; and they left off to build the city; therefore, is the name of it called Babel, because the Lord did there confound the language of all the earth."

If this scheme is carried, it is very probable that the people of this Dominion will cause the members of the Government to be scattered upon the whole face of the Dominion, but provided the finances of this country are not scattered, there will be no cause for complaint.

du Pacifique. Si nous consentons à une telle dépense, nous n'en tirerons que ruine et détresse. Certains sénateurs peuvent se bercer d'illusion mais l'issue reste inévitable. Je ne m'oppose pas au projet dans sa totalité, mais seulement à ce qui dans celui-ci me semble inopportun et ruineux. L'honorable receveur général ne siégeant pas actuellement, je ne parlerai pas de son discours en détail. Mais il nous a parlé de la façon dont il avait géré le ministère de l'Agriculture lorsqu'il avait ce portefeuille. Il a mentionné les recherches qu'il a fait faire au Lac Saint-Jean, puis il a essayé de montrer que j'avais été très malchanceux en ce qui concerne les travaux publics et s'est vanté d'avoir eu beaucoup plus de succès en ce domaine. Il nous a entrete nu ensuite de la route du Lac Temiscouata, a évoqué le mont-Cenis, où deux nations se sont retrouvées en dépit de la chaîne de montagnes qui les avait longtemps séparées, et a parlé de la construction d'un chemin de fer qui traverserait ces montagnes vers le Simplon tandis qu'un tunnel était creusé au même endroit; tout ceci pour montrer que nous ne devons pas avoir peur de nous lancer dans de folles dépenses et de nous engager dans des entreprises d'envergure puisqu'on a déjà été capables de telles réalisations. Si j'adoptais sa méthode de raisonnement, je pourrais démontrer que d'autres ont essayé davantage et ont échoué, et, compte tenu du fait que l'efficacité de cet honorable sénateur s'est résumée aux tâches les plus pieuses du Gouvernement, ainsi que des traits particuliers qui le caractérisent, en allant à la bibliothèque ce matin, j'ai ouvert un livre, l'Ancien Testament, en lequel il doit sûrement avoir une grande confiance, et le premier passage qui a attiré mon attention est une parabole dont la force convient parfaitement à son raisonnement et qui se lit comme suit: Genèse XI, versets 1 à 9, «Tout le monde se servait d'une même langue et des mêmes mots. Comme les hommes se déplaçaient à l'orient, ils trouvèrent une plaine au pays de Shinar et ils s'y établirent.» Puis ils dirent: «Allons! Bâtissons-nous une ville et une tour dont le sommet pénètre les cieux! Faisons-nous un nom et ne soyons pas dispersés sur toute la terre!» Or Yahvé descendait pour voir la ville et la tour et les dispersa de là sur toute la face de la terre et ils cessèrent de bâtir la ville. Aussi la nomma-t-on Babel, car c'est là que Yahvé confondit le langage de tous les habitants de la terre.»

Si ce projet est réalisé, il est fort probable que les habitants de la Puissance obtiendront que les membres du Gouvernement soient dispersés sur toute la surface du pays, mais si les deniers publics ne le sont pas, il n'y aura aucune raison de se plaindre.

I must thank you, honourable gentlemen, for your kind attention to my remarks in reply to the honourable gentlemen who have addressed this House on my amendment, and I do hope that this discussion will prove that this branch of the legislature is alive to the interests of the country, and that this Senate could not vote silently upon this amendment to these resolutions without failing in its duties.

Before I conclude, I will simply say that I hope, whatever may be the result of the division on these resolutions, the House will believe that all who have spoken for or against them have been influenced by conscientious and patriotic motives, and that if I have made a mistake in bringing forward my amendment, my error must be considered one of judgment and not of oblivion to the true interests of my country. (Cheers.)

The question of concurrence was then put on the amendment moved by **Hon. Mr. Letellier de St Just**, and the House divided as follows:

Contents: The Hon. Messrs. Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

Non-Contents: The Hon. Messrs. Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—38.

So it passed in the negative.

Hon. Mr. Sanborn then moved in amendment, seconded, by the **Hon. Mr. Reesor**, that all the words after "3 Resolved" be struck out and the following inserted: "While this House desires the early union of British Columbia with the Dominion, and is prepared to adopt any plan, consistent with a prudent and fair estimate of the resources of this country to secure this result, it cannot, with a due regard to our financial ability, concur in the terms set forth in said address and report, imposing upon this Government the absolute obligation to secure the completion of a railway communication between the Pacific coast and the railway system of Canada".

Je dois vous remercier, honorables collègues, de la bienveillante attention que vous avez manifestée à l'égard des observations que j'ai formulées en réponse aux honorables sénateurs qui se sont adressés à la Chambre au sujet de l'amendement proposé. J'espère fortement que le débat qui prend fin prouvera que nous sommes encore sensibles aux intérêts du pays et que le Sénat ne pourrait sans faillir à sa tâche procéder au vote sans avoir auparavant débattu l'amendement aux résolutions.

Avant de terminer, je vous dirai simplement que quel que soit le résultat du vote, j'espère que la Chambre croira que tous ceux qui ont pris la parole pour ou contre les résolutions y ont été poussés par leur conscience et leur patriotisme, et je souhaite que si le fait de présenter cet amendement a constitué pour moi une erreur, celle-ci soit considérée étant une erreur de jugement et non comme un oubli des intérêts véritables de mon pays (applaudissements).

La question de concours étant alors mise sur l'amendement de M. Letellier de St Just, la Chambre s'est divisée comme suit:—

CONTENTS: Les honorables Messieurs Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Léonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

NON-CONTENTS: Les honorables Messieurs Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—38.

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

L'honorable M. Sanborn a alors proposé en amendement, secondé par **l'honorable M. Reesor**, que tous les mots après «Résolu 3» soient biffés et remplacés par les suivants: «Que cette Chambre tout en désirant l'union prochaine de la Colombie-Britannique avec le Canada, et tout en étant prête à adopter un plan qui s'accorde avec une estimation prudente et raisonnable des ressources du Canada pour obtenir ce résultat, ne peut, eu égard à nos facultés financières, adhérer aux propositions présentées dans la dite adresse et le dit rapport, lesquelles tendent à imposer à notre gouvernement l'obligation absolue d'assurer l'établissement d'une voie de communication ferrée entre la côte du Pacifique et le réseau des chemins de fer canadiens.»

The question of concurrence being put thereon, the House divided, and the names were taken down as follows:

Contents: Hon. Messrs. Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

Non-Contents: Hon. Messrs. Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—39.

So it passed in the negative.

Hon. Mr. Sanborn moved in amendment, seconded by **Hon. Mr. Leonard**, that the said resolutions be amended by inserting before the figure and the word "3 Resolved" the following resolution:

"That the Railway referred to in the said Address and approved report of the Committee of the Privy Council, should be constructed and worked by private enterprise, and not by the Dominion Government, and that the public aid to be given to secure that undertaking should consist of such liberal grants of land, and such subsidy and money, or other aid, not unduly pressing on the industry and resources of the Dominion, as the Parliament of Canada shall hereafter determine."

The question of concurrence being put thereon, the House divided, and the names being called for, they were taken down as follows:

Contents: Hon. Messrs. Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

Non-Contents: Hon. Messrs. Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—39.

La question de concours étant mise sur la dite motion, la Chambre s'est divisée, et les noms étant demandés, ils ont été pris comme suit:

CONTENTS: Les honorables Messieurs Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

NON-CONTENTS: Les honorables Messieurs Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—39.

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

Alors, l'honorable **M. Sanborn** a proposé en amendement, secondé par l'honorable **M. Leonard**: Que les dites résolutions soient amendées par l'insertion avant les mot et chiffre «Résolu 3» de la résolution suivante:

«Que le chemin de fer mentionné dans la dite adresse et le rapport approuvé du comité du conseil privé, devrait être construit et exploité par l'entreprise de particuliers et non par le gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution des travaux devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent ou autre espèce de secours ne pesant pas trop lourdement sur l'industrie et les ressources de la Puissance, suivant que le Parlement du Canada le déterminera plus tard.»

La question étant mise sur la dite motion, la Chambre s'est divisée, et les noms étant demandés, ils ont été pris comme suit:

CONTENTS: Les honorables Messieurs Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letelleir de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

NON-CONTENTS: Les honorables Messieurs Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Renaud, Ryan, Shaw, Skead, Smith—39.

So it passed in the negative.

The question being put on the main motion, the House divided, and the names were taken down as follows:

Contents: Hon. Messrs. Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Ryan, Shaw, Skead, Smith—38.

Non-Contents: Hon. Messrs. Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

So it was resolved in the affirmative.

Hon. Mr. Campbell then moved, seconded by the Hon. Mr. Mitchell, that an Address embodying the said Resolutions be presented to Her Majesty, and a Select Committee composed of the Hon. Sir Edward Kenny, and the Hon. Messrs. Flint, Botsford, Dickey, Armand, and the mover, be appointed to draw up the said Address.

The motion was carried and the House was adjourned during pleasure.

After some time the House was resumed, and Hon. Mr. Campbell reported from the Committee the following Address:

ADDRESS

To the Queen's Most Excellent Majesty

MOST GRACIOUS SOVEREIGN:

We, Your Majesty's most dutiful and loyal subjects, the Senate of Canada in Parliament assembled, humbly approach Your Majesty for the purpose of representing:

That by a Despatch from the Governor of British Columbia, dated 23rd January, 1871, with other papers laid before this House by message from His Excellency the Governor General, of the 27th February last, this House learns that the Legislative Council of that colony, in Council assembled, adopted in January last, an Address representing to Your Majesty that British Columbia was prepared to enter into union with the Dominion of

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

La question étant mise sur la motion principale, la Chambre s'est divisée, et les noms étant demandés, ils ont été pris comme suit:

CONTENTS: Les honorables Messieurs Aikins, Allan, Archibald, Armand, Benson, Bill, Botsford, Bourinot, Burnham, Campbell, Chapais, Churchill, Dever, Dickey, Dumouchel, Ferrier, Flint, Foster, Guévremont, Hamilton (Inkerman), Hamilton (Kingston), Holmes, Kenny (Sir Edward), Lacoste, McDonald, McLelan, Macfarlane, Macpherson, Miller, Mitchell, Northup, Panet, Perry, Read, Ryan, Shaw, Skead, Smith—38.

NON-CONTENTS: Les honorables Messieurs Chaffers, Christie, Cormier, Dickson, Glasier, Leonard, Letellier de St Just, McClelan, McMaster, Malhiot, Odell, Olivier, Reesor, Sanborn, Seymour, Simpson, Steeves, Tessier, Wark, Wilmot, Wilson—21.

Ainsi, elle a été résolue dans l'affirmative.

L'honorable M. Campbell a alors proposé, secondé par l'honorable M. Mitchell, qu'une adresse contenant les dites résolutions soit présentée à Sa Majesté, et qu'il soit nommé un comité spécial composé de l'honorable Sir Edward Kenny, et des honorables Messieurs Flint, Botsford, Dickey, Armand, et de l'auteur de la motion, pour rédiger la dite adresse.

La question de concours étant mise sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

La Chambre s'est ajournée à loisir.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport d'une adresse préparée par le comité comme suit:

ADRESSE

A Sa Très-Excellente Majesté la Reine

TRÈS-GRACIEUSE SOUVERAINE:

Nous, très-fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, le Sénat du Canada, en Parlement assemblés, approchons humblement de Votre Majesté pour lui représenter:—

Que par une dépêche du gouverneur de la Colombie Britannique, en date du 23 janvier 1871, ainsi que par d'autres documents soumis à cette Chambre par un message de Son Excellence le Gouverneur-Général, le 27 février dernier, cette Chambre a appris que le conseil législatif de cette colonie, réuni en conseil, a adopté en janvier dernier, une adresse représentant à Sa Majesté que la Colombie Britannique était prête à se joindre à la Confédération

Canada, upon the terms and conditions mentioned in the said Address, which is as follows:

To the Queen's Most Excellent Majesty

MOST GRACIOUS SOVEREIGN:

We, Your Majesty's most dutiful and loyal subjects, the Members of the Legislative Council of British Columbia, in council assembled, humbly approach Your Majesty for the purpose of representing:

That, during the last Session of the late Legislative Council, the subject of the admission of the Colony of British Columbia into the Union or Dominion of Canada was taken into consideration, and a resolution on the subject was agreed to, embodying the terms upon which it was proposed that this colony should enter the Union;

That, after the close of the Session, delegates were sent by the Government of this colony to Canada, to confer with the Government of the Dominion with respect to the admission of British Columbia into the Union upon the terms proposed;

That, after considerable discussion by the delegates with the members of the Government of the Dominion of Canada, the terms and conditions hereinafter specified were adopted by a Committee of the Privy Council of Canada, and were, by them, reported to the Governor General for his approval;

That such terms were communicated to the Government of this colony by the Governor General of Canada, in a Despatch dated July 7th, 1870, and are as follows:

1. Canada shall be liable for the debts and liabilities of British Columbia existing at the time of the Union.

2. British Columbia, not having incurred debts equal to those of the other provinces now constituting the Dominion, shall be entitled to receive, by half-yearly payments in advance from the General Government, interest at the rate of five per cent per annum on the difference between the actual amount of its indebtedness at the date of the Union, and the indebtedness per head of the population of Nova Scotia and New Brunswick (\$27.77), the population of British Columbia being taken at 60,000.

3. The following sums shall be paid by Canada to British Columbia for the support of its Government and Legislature, to wit: an annual subsidy of \$35,000, and an annual grant equal to 80 cents per head of the said population of 60,000, both half-yearly in advance; such grant of 80 cents per head to be augmented in proportion to the increase of population, as may be shown by each subsequent decennial census, until the population amounts to

Canadienne, aux conditions mentionnées dans cette adresse, laquelle est comme suit:

A Sa Très-Excellente Majesté la Reine

TRÈS-GRACIEUSE SOUVERAINE:

Nous, très fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, les membres du conseil législatif de la Colombie Britannique, en conseil assemblés, approchons humblement Votre Majesté pour lui représenter:—

Que durant la dernière session du ci-devant conseil législatif, le sujet de l'admission de la colonie de la Colombie Britannique dans la confédération canadienne fut pris en considération, et qu'une résolution à cet effet fut passée, laquelle comprenait les conditions auxquelles cette colonie devait entrer dans l'union;

“Qu'après la clôture de la session, des délégués furent envoyés par le gouvernement de cette colonie en Canada pour conférer avec le gouvernement canadien relativement à l'admission de la Colombie Britannique dans l'union aux termes proposés;

Qu'après de longues discussions entre les délégués et les membres du gouvernement fédéral du Canada, les termes ci-après spécifiés furent adoptés par un comité du conseil privé du Canada, et par ce comité soumis à l'approbation du Gouverneur-Général;

Que ces termes et conditions furent communiqués au gouvernement de cette colonie par le Gouverneur-Général du Canada, par dépêche en date du 7 juillet 1870, et sont comme suit:

1. Le Canada sera responsable des dettes et obligations de la Colombie Britannique existantes à l'époque de l'union.

2. La Colombie Britannique n'ayant pas fait de dettes égales à celles des autres provinces qui constituent actuellement la confédération, aura droit de recevoir du gouvernement général, en paiements semi-annuels et d'avance, un intérêt de 5 pour cent par année sur la différence entre le montant réel de sa dette à l'époque de l'union et la dette par tête de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick (\$27.77), la population de la Colombie Britannique étant portée au chiffre de 60,000.

3. Les sommes suivantes devront être payées par le Canada à la Colombie Britannique pour le soutien de sa législature et de son gouvernement, savoir: Une subvention annuelle de \$35,000, et une autre somme annuelle égale à 80 centins par tête de la population de 60,000, toutes deux payables semi-annuellement et d'avance, la subvention de 80 centins par tête devant être augmentée en proportion de l'accroissement de

400,000, at which rate such grant shall thereafter remain, it being understood that the first census be taken in the year 1881.

4. The Dominion will provide an efficient mail service, fortnightly, by steam communication between Victoria and San Francisco, and twice a week between Victoria and Olympia; the vessels to be adapted for the conveyance of freight and passengers.

5. Canada will assume and defray the charges for the following services:

A. Salary of the Lieutenant Governor.

B. Salaries and allowances of the Judges of the Superior Courts and the County or District Courts.

C. The charges in respect to the Department of Customs.

D. The postal and telegraphic services.

E. Protection and encouragement of fisheries.

F. Provision for the Militia.

G. Lighthouses, buoys, and beacons, shipwrecked crews, quarantine and marine hospitals, including a marine hospital at Victoria.

H. The geological survey.

I. The Penitentiary.

And such further charges as may be incident to and connected with the services, which by the British North America Act of 1867, appertain to the General Government, and as are or may be allowed to the other provinces.

6. Suitable pensions, such as shall be approved of by Her Majesty's Government, shall be provided by the Government of the Dominion for those of Her Majesty's Servants in the colony whose position and emoluments derived therefrom would be affected by political changes on the admission of British Columbia into the Dominion of Canada.

7. It is agreed that the existing customs tariff and excise duties shall continue in force in British Columbia until the railway from the Pacific coast and the system of railways in Canada are connected, unless the Legislature of British Columbia should sooner decide to accept the tariff and excise laws of Canada. When customs and excise duties are, at the time of the Union of British Columbia with

la population, tel que constaté par chaque recensement décennal subséquent, jusqu'à ce que la population s'élève à 400,000 âmes, chiffre auquel la subvention demeurera dès lors fixée, avec l'entente que le premier recensement aura lieu en l'année 1881.

4. Le Canada établira un service postal effectif semi-mensuel, au moyen de bateaux à vapeur entre Victoria et San Francisco et bi-hebdomadaire entre Victoria et Olympia; les bateaux à vapeur devant être adaptés au transport de fret et de passagers.

5. Le Canada se chargera des dépenses occasionnées par les services suivants:—

A. Salaire du lieutenant-gouverneur;

B. Salaires et allocations des juges des cours supérieures et des cours de comté ou de district;

C. Dépenses du département des douanes;

D. Service postal et télégraphique;

E. Protection et encouragement des pêcheries;

F. Dépenses de la milice;

G. Phares, bouées, balises, équipages naufragés, quarantaine et hôpitaux de marins, y compris un hôpital de marine à Victoria;

H. Exploration géologique;

I. Pénitencier;

Et toutes autres dépenses incidemment liées aux services qui, aux termes de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord 1867», relèvent du gouvernement général et dont les autres provinces sont ou pourront être exonérées.

6. Des pensions suffisantes, qui seront approuvées par le gouvernement de Sa Majesté, seront servies par le gouvernement canadien à ceux des serviteurs de Sa Majesté, demeurant dans la colonie, dont les fonctions et les émoluments qu'ils en retirent seraient affectés par les changements politiques occasionnés par l'entrée de cette colonie dans la confédération canadienne.

7. Il est convenu que le tarif de douane et les droits d'excise actuels seront maintenus dans la Colombie Britannique jusqu'à ce que le chemin de fer de la côte du Pacifique soit relié au réseau des chemins de fer canadiens, à moins que la législature de la Colombie Britannique ne se décide plus tôt à accepter le tarif et les lois d'excise du Canada. Lorsque des droits de douane et d'excise seront, à

Canada, leviable on any goods, wares, or merchandises in British Columbia, or in the other provinces of the Dominion, those goods, wares, and merchandises may, from and after the Union, be imported into British Columbia from the provinces now composing the Dominion, or from either of those provinces into British Columbia, on proof of payment of the customs or excise duties leviable thereon in the province of exportation, and on payment of such further amount (if any) of customs or excise duties as are leviable thereon in the province of importation. This arrangement to have no force or effect after the assimilation of the tariff and excise duties of British Columbia with those of the Dominion.

8. British Columbia shall be entitled to be represented in the Senate by three members, and by six members in the House of Commons. The representation to be increased under the provisions of the British North America Act, 1867.

9. The influence of the Dominion Government will be used to secure the continued maintenance of the naval station at Esquimalt.

10. The provisions of the British North America Act, 1867 shall (except those parts thereof which are in terms made, or by reasonable intendment may be held to be specially applicable to and only affect one and not the whole of the provinces now comprising the Dominion, and except so far as the same may be varied by this minute) be applicable to British Columbia in the same way and to the like extent as they apply to the other provinces of the Dominion, and as if the colony of British Columbia had been one of the provinces originally united by the said Act.

11. The Government of the Dominion undertake to secure the commencement, simultaneously, within two years from the date of union, of the construction of a railway from the Pacific towards the Rocky Mountains, and from such point as may be selected, east of the Rocky Mountains, towards the Pacific, to connect the seaboard of British Columbia with the railway system of Canada; and further, to secure the completion of such railway within ten years from the date of the Union.

And the Government of British Columbia agree to convey to the Dominion Government, in trust, to be appropriated in such manner as the Dominion Government may deem advisable in furtherance of the construction of the

l'époque de l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada, exigibles sur des articles, denrées ou marchandises dans la Colombie-Britannique, ou dans les autres provinces de la Puissance, ces articles, denrées ou marchandises pourront, à compter de l'union, être importés dans la Colombie-Britannique des provinces composant actuellement la Puissance, ou de l'une ou l'autre de ces provinces dans la Colombie-Britannique, sur preuve du paiement des droits de douane ou d'excise exigibles sur ces articles dans la province d'où ils sont exportés, et sur le paiement de tels autres droits de douane ou d'excise (s'il en est) dont ils peuvent être frappés dans la province où ils sont importés. Cet arrangement sera nul et de nul effet après l'assimilation du tarif et des droits d'excise de la Colombie-Britannique à ceux de la Puissance.

8. La Colombie-Britannique aura droit d'être représentée au Sénat par trois membres et par six membres à la Chambre des communes, le chiffre de la représentation devant être augmenté sous l'autorité de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867».

9. Le gouvernement fédéral usera de son influence pour assurer le maintien de la station navale à Esquimalt.

10. Les dispositions de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867» devront être (sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou, qui par interprétation, pourraient être réputées spécialement applicables à une seule et non à la totalité des provinces constituant actuellement la confédération, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par la présente résolution) applicables à la Colombie-Britannique, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la Puissance, et comme si la colonie de la Colombie-Britannique eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

11. Le gouvernement de la Puissance s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie-Britannique au réseau des chemins de fer canadiens; et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union.

Et le gouvernement de la Colombie-Britannique convient de transférer au gouvernement fédéral, à la charge d'en disposer de telle manière que le gouvernement fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construc-

said railway, a similar extent of public lands along the line of railway throughout its entire length in British Columbia, not to exceed, however, twenty (20) miles on each side of the said line, as may be appropriated for the same purpose by the Dominion Government from the public lands in the North-West Territories and the province of Manitoba. Provided that the quantity of land which may be held under preemption right or by Crown grant within the limits of the trust of land in British Columbia to be so conveyed to the Dominion Government shall be made good to the Dominion from contiguous public lands; and provided further, that until the commencement, within two years, as aforesaid, from the date of the Union, of the construction of the said railway, the Government of British Columbia shall not sell or alienate any further portions of the public lands of British Columbia in any other way than under right of preemption, requiring actual residence of the preemptor on the land claimed by him. In consideration of the land to be so conveyed in aid of the construction of the said railway, the Dominion Government agree to pay to British Columbia, from the date of the Union, the sum of \$100,000 per annum, in half-yearly payments in advance.

12. The Dominion Government shall guarantee the interest for ten years from the date of the completion of the works, at the rate of five per cent per annum, on such sum, not exceeding £100,000 sterling, as may be required for the construction of a first-class graving dock at Esquimalt.

13. The charge of the Indians, and the trusteeship and management of the lands reserved for their use and benefit, shall be assumed by the Dominion Government, and a policy as liberal as that hitherto pursued by the British Columbia Government shall be continued by the Dominion Government after the Union.

To carry out such policy, tracts of land of such extent as it has hitherto been the practice of the British Columbia Government to appropriate for that purpose, shall, from time to time, be conveyed by the local government to the Dominion Government in trust for the use and benefit of Indians on application of the Dominion Government; and in case of disagreement between the two Governments respecting the quantity of such tracts of land to be so granted, the matter shall be referred for the decision of the Secretary of State for the Colonies.

tion de ce chemin de fer, une étendue de terres publiques, sur tout le parcours de ce chemin de fer dans la Colombie-Britannique, ne devant pas excéder, néanmoins, vingt (20) milles de chaque côté de cette ligne, semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le gouvernement fédéral sur les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba; pourvu que la quantité de terre qui pourra être possédée en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la Couronne, dans les limites de l'étendue de terre dans la Colombie-Britannique qui devra être ainsi cédée et transportée au gouvernement fédéral, sera remplacée au bénéfice du gouvernement fédéral, sur les terres publiques avoisinantes; et pourvu aussi que jusqu'au commencement, sous deux ans de la date de l'union, comme il est dit ci-haut, de la construction de ce chemin de fer, le gouvernement de la Colombie-Britannique ne vendra ni n'aliénera aucune nouvelle partie des terres publiques de la Colombie-Britannique d'aucune autre manière qu'en vertu du droit de préemption, en exigeant de celui qui exercera ce droit qu'il tienne feu et lieu sur la terre qu'il réclamera. En considération des terres ainsi cédées pour aider à la construction de ce chemin de fer, le gouvernement fédéral convient de payer à la Colombie-Britannique, à dater de l'époque de l'union, la somme de \$100,000 par année, en versements semestriels et d'avance.

12. Le gouvernement fédéral garantira l'intérêt, pendant dix ans à compter de la date de l'achèvement des travaux, au taux de cinq pour cent par année, sur telle somme, n'excédant pas £100,000 sterling, qui pourra être requise pour la construction d'un bassin de radoub de première classe à Esquimalt.

13. Le soin des Sauvages, et la garde et l'administration des terres réservées pour leur usage et bénéfice, incomberont au gouvernement fédéral, et une ligne de conduite aussi libérale que celle suivie jusqu'ici par le gouvernement de la Colombie-Britannique sera continuée par le gouvernement fédéral après l'union.

Pour mettre ce projet à exécution, des étendues de terres ayant la superficie de celles que le gouvernement de la Colombie-Britannique a, jusqu'à présent, affectées à cet objet, seront de temps à autre transférées par le gouvernement local au gouvernement fédéral, au nom et pour le bénéfice des Sauvages, sur demande du gouvernement fédéral, et dans le cas où il y aurait désaccord entre les deux gouvernements au sujet de la quantité des étendues de terre qui devront être ainsi concédées, on devra en référer à la décision du Secrétaire d'État pour les Colonies.

14. The constitution of the executive authority and of the Legislature of British Columbia shall, subject to the provisions of the British North America Act, 1867, continue as existing at the time of the Union until altered under the authority of the said Act, it being at the same time understood that the Government of the Dominion will readily consent to the introduction of responsible Government when desired by the inhabitants of British Columbia, and it being likewise understood that it is the intention of the Governor of British Columbia, under the authority of the Secretary of State for the Colonies, to amend the existing constitution of the Legislature by providing that a majority of its members shall be elective.

The Union shall take effect, according to the foregoing terms and conditions, on such day as Her Majesty, by and with the advice of Her Most Honourable Privy Council, may appoint (on addresses from the Legislature of the colony of British Columbia and of the Houses of Parliament of Canada in the terms of the 146th section of the British North America Act, 1867), and British Columbia may, in its address, specify the electoral districts for which the first election of members to serve in the House of Commons shall take place.

That such terms have proved generally acceptable to the people of this Colony;

That this Council is, therefore, willing to enter into union with the Dominion of Canada upon such terms, and humbly submit that, under the circumstances, it is expedient that the admission of this colony into such union, as aforesaid, should be effected at as early a date as may be found practicable under the provisions of the 146th section of the British North America Act, 1867.

We, therefore, humbly pray Your Majesty will be graciously pleased, by and with the advice of Your Majesty's Most Honourable Privy Council, under the provisions of the 146th section of the British North America Act, 1867, to admit British Columbia into the Union or Dominion of Canada on the basis of the terms and conditions offered to this colony by the Government of the Dominion of Canada, hereinbefore set forth; and inasmuch as, by the said terms, British Columbia is empowered in its address to specify the electoral districts for which the first election of members to serve in the House of Commons shall take place, we humbly pray that such electoral districts may be declared, under the Order in Council, to be as follows:

That "New Westminster District" and "Coast District", as defined in a public notice

14. La constitution de l'autorité exécutive et de la législature de la Colombie-Britannique, sauf les dispositions de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867», devra rester telle qu'existant à l'époque de l'union jusqu'à ce qu'elle soit modifiée en vertu de l'acte précité, avec l'entente que le gouvernement fédéral consentira volontiers à l'établissement du gouvernement responsable, lorsque les habitants de la Colombie-Britannique le désireront, et aussi avec l'entente que c'est l'intention du gouverneur de la Colombie-Britannique, sous l'autorité du Secrétaire d'État pour les Colonies, de modifier la constitution actuelle de la législature en prescrivant qu'une majorité de ses membres sera élective.

L'union prendra effet aux termes et conditions ci-dessus, le jour que Sa Majesté, par et de l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, pourra fixer (sur adresses de la législature de la colonie de la Colombie-Britannique et des Chambres du Parlement du Canada, aux termes de la 146^e section de «l'Acte d'Amérique Britannique du Nord, 1867»,) et la Colombie-Britannique pourra, dans son adresse, spécifier les districts électoraux pour lesquels devra avoir lieu la première élection des membres qui devront siéger dans la Chambre des communes.

Que ces conditions ont généralement paru acceptables à la population de la colonie;

Que le conseil est, par la suite, disposé à entrer dans l'union avec la Puissance du Canada à ces conditions, et soumet humblement, vu les circonstances, qu'il est expédient que l'admission de cette colonie dans la dite union, telle que mentionnée plus haut, s'effectue aussitôt que possible en vertu des dispositifs de la 146^e section de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867».

En conséquence, nous demandons humblement qu'il plaise à Votre Majesté, par et de l'avis du très honorable conseil privé de Votre Majesté, en vertu des dispositifs de la 146^e section de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867», d'admettre la Colombie-Britannique dans l'union ou Puissance du Canada, sur la base des termes et conditions offerts à cette colonie par le gouvernement de la Puissance du Canada, et plus haut mentionnés; et attendu que, d'après les dites conditions, la Colombie-Britannique peut, dans son adresse, spécifier les districts électoraux pour lesquels aura lieu la première élection de membres devant siéger dans la Chambre des communes, nous demandons humblement que ces districts électoraux soient, par ordre en conseil, fixés comme suit:

Que le «District de New-Westminster» et le «District de la Côte», tels que définis dans un

issued from the Lands and Works Office on the 15th day of December, 1869, by the desire of the Governor, and purporting to be in accordance with the provisions of the 30th clause of the "Mineral Ordinance, 1869", shall constitute one District, to be designated "New Westminster District" and return one Member.

That "Cariboo District" and "Lillooet District", as specified in the said public notice, shall constitute one District, to be designated "Cariboo District", and return One Member.

That "Yale District", and "Kootenay District", as specified in the said public notice, shall constitute one District, to be designated "Yale District", and return One Member.

That those portions of Vancouver Island known as "Victoria District", "Esquimalt District", and "Metchosin District", as defined in the official maps of those Districts in the Land Office, Victoria, and which maps are designated respectively, "Victoria District Official Map, A.D. 1858", "Esquimalt District Official Map, 1858", and "Metchosin District Official Map, A.D. 1858", shall constitute one District, to be designated "Victoria District", and return Two Members.

And, that all the remainder of Vancouver Island, and all such islands adjacent thereto as were formerly dependencies of the late colony of Vancouver Island District, shall constitute one District, to be designated "Vancouver Island District", and return One Member.

We further humbly represent, that the proposed terms and conditions of union of British Columbia with Canada, as stated in the said Address, are in conformity with those preliminarily agreed upon between delegates from British Columbia and the Members of the Government of the Dominion of Canada, and embodied in a Report of a Committee of the Privy Council, approved by His Excellency the Governor General in Council, on the 1st July 1870, which approved Report is as follows:

Copy of a Report of a Committee of the Honourable the Privy Council, approved by His Excellency the Governor General in Council, on the 1st July, 1870.

The Committee of the Privy Council have had under consideration a Despatch, dated 7th May, 1870, from the Governor of British Columbia, together with certain resolutions submitted by the Government of that colony to the Legislative Council thereof—both hereunto annexed—on the subject of the pro-

avis public émis par le bureau des terres et des travaux publics le 15^e jour de décembre 1869, par ordre du gouverneur, et déclaré être conforme aux dispositifs de la 30^e clause de l'Ordonnance des Mines, 1869", devront constituer un district qui sera désigné sous le nom de «District de New-Westminster», et élira un membre;

Que le «District de Caribou» et le «District de Lillooet», tels que désignés dans le dit avis public, devront constituer un district qui sera désigné sous le nom de «District de Caribou», et élira un membre;

Que le «District de Yale» et le «District de Kootenay», tels que désignés dans le dit avis public, devront constituer un district qui sera désigné sous le nom de «District de Yale», et élira un membre;

Que les portions de l'Île Vancouver connues sous le nom de «District Victoria», «District d'Esquimalt» et «District de Metchosin», tels que désignés sur les cartes officielles de ces districts déposées au bureau des terres, à Victoria, lesquelles cartes portent les légendes suivantes: «Victoria District Official Map, 1858», «Esquimalt District Official Map, 1858», et «Metchosin District Official Map, A. D., 1858», constitueront un district qui se désigne sous le nom de «District de Victoria», et élira deux membres.

Et que tout le reste de l'Île Vancouver et toutes les îles adjacentes qui formaient, ci-devant, des dépendances de l'ancienne colonie de l'Île Vancouver, devront constituer un district qui sera désigné sous le nom de «District de l'Île Vancouver», et élira un membre.

Nous représentons de plus humblement, que les termes et conditions de l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada, tels qu'énoncés dans cette adresse, sont conformes à ceux qui ont été préliminairement arrêtés entre les délégués de la Colombie-Britannique et les membres du gouvernement de la Puissance du Canada, et incorporés dans le rapport d'un comité du conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 1^{er} juillet 1870, lequel rapport approuvé est comme suit:—

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 1^{er} juillet 1870.

Le comité du conseil privé a pris en considération une dépêche datée du 7 mai 1870, du gouverneur de la Colombie-Britannique, ainsi que certaines résolutions soumises par le gouvernement de cette colonie au conseil législatif, —toutes deux ci-annexées—, au sujet de l'union projetée de la Colombie-Britannique

posed union of British Columbia with the Dominion of Canada; and after several interviews between them and the Honorable Messrs. Trutch, Helmcken, and Carrall, the delegates from British Columbia, and full discussion with them of the various questions connected with that important subject, the Committee now respectfully submit, for your Excellency's approval, the following terms and conditions to form the basis of a political union between British Columbia and the Dominion of Canada.

1. Canada shall be liable for the debts and liabilities of British Columbia existing at the time of the Union.

2. British Columbia, not having incurred debts equal to those of the other provinces now constituting the Dominion, shall be entitled to receive, by half-yearly payments in advance from the General Government, interest at the rate of five per cent per annum on the difference between the actual amount of its indebtedness at the date of the Union, and the indebtedness per head of the population of Nova Scotia and New Brunswick (\$27.77), the population of British Columbia being taken at 60,000.

3. The following sums shall be paid by Canada to British Columbia for the support of its Government and Legislature, to wit: an annual subsidy of \$35,000, and an annual grant equal to 80 cents per head of the said population of 60,000, both half-yearly in advance; such grant of 80 cents per head to be augmented in proportion to the increase of population, as may be shown by each subsequent decennial census until the population amounts to 400,000, at which rate such grant shall thereafter remain, it being understood that the first census shall be taken in the year 1881.

4. The Dominion will provide an efficient mail service fortnightly by steam communication between Victoria and San Francisco, and twice a week between Victoria and Olympia; the vessels to be adapted for the conveyance of freight and passengers.

5. Canada will assume and defray the charges for the following services:

A. Salary of the Lieutenant Governor.

B. Salaries and allowances of the Judges of the Superior Courts and the County or District Courts.

C. The charges in respect to the Department of Customs.

D. The postal and telegraphic services.

avec la Puissance du Canada et après plusieurs entrevues entre le comité et les Honorables MM. Trutch, Helmcken et Carrall, les délégués de la Colombie-Britannique, et une discussion approfondie des différentes questions qui se rattachent à cet important sujet, le comité soumet aujourd'hui respectueusement à Votre Excellence les termes et conditions qui suivent, comme devant former la base d'une union politique entre la Colombie-Britannique et la confédération du Canada.

1. Le Canada sera responsable des dettes et obligations de la Colombie-Britannique existantes à l'époque de l'Union.

2. La Colombie-Britannique n'ayant pas fait de dettes égales à celles des autres provinces qui constituent actuellement la confédération, aura droit de recevoir du gouvernement général, en paiements semi-annuels et d'avance, un intérêt de 5 pour cent par année sur la différence entre le montant réel de sa dette à l'époque de l'union et la dette par tête de la population de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick (27.77), la population de la Colombie-Britannique étant portée au chiffre de 60,000.

3. Les sommes suivantes devront être payées par le Canada à la Colombie-Britannique pour le soutien de sa législature et de son gouvernement, savoir: Une subvention annuelle de \$35,000, et une autre somme annuelle égale à 80 centins par tête de la population de 60,000, toutes deux payables semi-annuellement et d'avance, la subvention de 80 centins par tête devant être augmentée en proportion de l'accroissement de la population, tel que constaté par chaque recensement décennal subséquent, jusqu'à ce que la population s'élève à 400,000 âmes, chiffre auquel la subvention demeurera dès lors fixée, avec l'entente que le premier recensement aura lieu en l'année 1881.

4. Le Canada établira un service postal effectif semi-mensuel, au moyen de bateau à vapeur entre Victoria et San Francisco, et bi-hebdomadaire entre Victoria et Olympia; les bateaux à vapeur devant être adaptés au transport de fret et de passagers.

5. Le Canada se chargera des dépenses occasionnées par les services suivants:

A. Salaire du lieutenant-gouverneur;

B. Salaires et allocations des juges des cours supérieures et de cours de comté ou de district;

C. Dépenses du département des douanes;

D. Service postal et télégraphique;

E. Protection and encouragement of fisheries.

F. Provision for the Militia.

G. Lighthouses, buoys and beacons, shipwrecked crews, quarantine and marine hospitals, including a marine hospital at Victoria.

H. The Geological Survey.

I. The Penitentiary.

And such further charges as may be incident to and connected with the services, which by the British North America Act of 1867, appertain to the General Government and as are or may be allowed to the other Provinces.

6. Suitable pensions, such as shall be approved of by Her Majesty's Government, shall be provided by the Government of the Dominion for those of Her Majesty's servants in the colony whose position and emoluments derived therefrom would be affected by political changes on the admission of British Columbia into the Dominion of Canada.

7. It is agreed that the existing customs tariff and excise duties shall continue in force in British Columbia until the railway from the Pacific coast and the system of railways in Canada are connected, unless the Legislature of British Columbia should sooner decide to accept the tariff and excise laws of Canada. When customs and excise duties are, at the time of the union of British Columbia with Canada, leviable on any goods, wares or merchandises in British Columbia, or in the other provinces of the Dominion, those goods, wares and merchandises may, from and after the Union be imported into British Columbia from the provinces now composing the Dominion, or from either of those provinces into British Columbia, on proof of payment of the customs or excise duties leviable thereon in the province of exportation, and on payment of such further amount if any of customs or excise duties as are leviable thereon in the province of importation. This arrangement to have no force or effect after the assimilation of the tariff and excise duties of British Columbia with those of the Dominion.

8. British Columbia shall be entitled to be represented in the Senate by three members, and by six members in the House of Commons. The representation to be increased under the provisions of the British North America Act, 1867.

E. Protection et encouragement des pêcheries;

F. Dépenses de la milice;

G. Phares, bouées, balises, équipages naufragés, quarantaine et hôpitaux de marine, y compris un hôpital de marine à Victoria;

H. Exploration géologique;

I. Pénitencier;

Et toutes autres dépenses incidemment liées aux services qui, aux termes de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867», relèvent du gouvernement général et dont les autres provinces sont ou pourront être exonérées.

6. Des pensions suffisantes, qui seront approuvées par le gouvernement de Sa Majesté, seront servies par le gouvernement canadien à ceux des serviteurs de Sa Majesté, demeurant dans la colonie, dont les fonctions et les émoluments qu'ils en retirent seraient affectés par les changements politiques occasionnés par l'entrée de cette colonie dans la confédération canadienne.

7. Il est convenu que le tarif de douane et les droits d'excise actuels seront maintenus dans la Colombie-Britannique jusqu'à ce que le chemin de fer de la côte du Pacifique soit relié au réseau des chemins de fer canadiens, à moins que la législature de la Colombie-Britannique ne se décide plus tôt à accepter le tarif et les lois d'excise du Canada. Lorsque des droits de douane et d'excise seront, à l'époque de l'union de la Colombie-Britannique avec le Canada, exigibles sur des articles, denrées ou marchandises dans la Colombie-Britannique, ou dans les autres provinces de la Puissance, ces articles, denrées ou marchandises pourront, à compter de l'union, être importés dans la Colombie-Britannique des provinces composant actuellement la Puissance, ou de l'une ou l'autre de ces provinces dans la Colombie-Britannique, sur preuve du paiement des droits de douane ou d'excise exigibles sur ces articles dans la province d'où ils sont exportés, et sur paiement de tels autres droits de douane ou d'excise (s'il en est) dont ils peuvent être frappés dans la province où ils sont importés. Cet arrangement sera nul et de nul effet après l'assimilation du tarif et des droits d'excise de la Colombie-Britannique à ceux de la Puissance.

8. La Colombie-Britannique aura droit d'être représentée au Sénat par trois membres et par six à la Chambre des communes, le chiffre de la représentation devant être augmenté sous l'autorité de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867».

9. The influence of the Dominion Government will be used to secure the continued maintenance of the naval station at Esquimalt.

10. The provisions of the British North America Act, 1867 shall [except those parts thereof which are in terms made, or by reasonable intendment may be held to be specially applicable to and only affect one and not the whole of the provinces now comprising the Dominion, and except so far as the same may be varied by this minute] be applicable to British Columbia in the same way and to the like extent as they apply to the other provinces of the Dominion, and as if the colony of British Columbia had been one of the provinces originally united by the said Act.

11. The Government of the Dominion undertake to secure the commencement, simultaneously, within two years from the date of the union, of the construction of a railway from the Pacific towards the Rocky Mountains, and from such point as may be selected, east of the Rocky Mountains, towards the Pacific, to connect the seaboard of British Columbia with the railway system of Canada; and further, to secure the completion of such railway within ten years from the date of the Union.

And the Government of British Columbia agree to convey to the Dominion Government, in trust, to be appropriated in such manner as the Dominion Government may deem advisable in furtherance of the construction of the said railway, a similar extent of public lands along the line of railway throughout its entire length in British Columbia, not to exceed, however, twenty (20) miles on each side of the said line, as may be appropriated for the same purpose by the Dominion Government from the public lands in the North-West Territories and the province of Manitoba. Provided that the quantity of land which may be held under preemption right or by Crown grant within the limits of the tract of land in British Columbia to be so conveyed to the Dominion Government shall be made good to the Dominion from contiguous public lands; and provided further, that until the commencement, within two years, as aforesaid, from the date of the Union, of the construction of the said railway, the Government of British Columbia shall not sell or alienate any further portion of the public lands of British Columbia in any other way than under right of preemption, requiring actual residence of the preemptor on the land claimed by him. In consideration of the land to be so conveyed in aid of the construction of the said railway, the Dominion

9. Le gouvernement fédéral usera de son influence pour assurer le maintien de la station navale à Esquimalt.

10. Les dispositions de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867» devront être (sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou, qui par interprétation, pourraient être réputées spécialement applicables à une seule et non à la totalité des provinces constituant actuellement la confédération, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par la présente résolution) applicables à la Colombie-Britannique, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la Puissance, et comme si la colonie de la Colombie-Britannique eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

11. Le gouvernement de la Puissance s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie-Britannique au réseau des chemins de fer canadiens; et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union.

Et le gouvernement de la Colombie-Britannique convient de transférer au gouvernement fédéral, à la charge d'en disposer de telle manière que le gouvernement fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construction de ce chemin de fer, une étendue de terres publiques, sur tout le parcours de ce chemin de fer dans la Colombie-Britannique, ne devant pas excéder, néanmoins, vingt (20) milles de chaque côté de cette ligne, semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le gouvernement fédéral sur les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba: pourvu que la quantité de terre qui pourra être possédée en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la Couronne, dans les limites de l'étendue de terre dans la Colombie-Britannique qui devra être ainsi cédée et transportée au gouvernement fédéral sera remplacée au bénéfice du gouvernement fédéral sur les terres publiques avoisinantes; et pourvu aussi que jusqu'au commencement, sous deux ans de la date de l'union, comme il est dit ci-haut, de la construction de ce chemin de fer, le gouvernement de la Colombie-Britannique ne vendra ni n'aliénera aucune nouvelle partie des terres publiques de la Colombie-Britannique d'aucune autre manière qu'en vertu du droit de

Government agree to pay to British Columbia, from the date of the Union, the sum of \$100,000 per annum, in half-yearly payments in advance.

12. The Dominion Government shall guarantee the interest for ten years from the date of the completion of the works, at the rate of five per cent per annum, on such sum, not exceeding £100,000 sterling, as may be required for the construction of a first-class graving dock at Esquimalt.

13. The charge of the Indians, and the trusteeship and management of the lands reserved for their use and benefit, shall be assumed by the Dominion Government, and a policy as liberal as that hitherto pursued by the British Columbia Government shall be continued by the Dominion Government after the Union.

To carry out such policy, tracts of land of such extent as it has hitherto been the practice of the British Columbia Government to appropriate for that purpose, shall, from time to time, be conveyed by the Local Government to the Dominion Government in trust for the use and benefit of the Indians on application of the Dominion Government; and in case of disagreement between the two Governments respecting the quantity of such tracts of land to be so granted, the matter shall be referred for the decision of the Secretary of State for the Colonies.

14. The constitution of the executive authority and of the Legislature of British Columbia shall, subject to the provisions of the British North America Act, 1867, continue as existing at the time of the Union until altered under the authority of said Act, it being at the same time understood that the Government of the Dominion will readily consent to the introduction of responsible government when desired by the inhabitants of British Columbia, and it being likewise understood that it is the intention of the Governor of British Columbia, under the authority of the Secretary of State for the Colonies, to amend the existing constitution of the Legislature by providing that a majority of its members shall be elective.

The Union shall take effect, according to the foregoing terms and conditions, on such day as Her Majesty, by and with the advice of Her Most Honourable Privy Council, may appoint (on addresses from the Legislature of the

préemption, en exigeant de celui qui exercera ce droit, qu'il tienne feu et lieu sur la terre qu'il réclamera. En considération des terres ainsi cédées pour aider à la construction de ce chemin de fer, le gouvernement fédéral convient de payer à la Colombie-Britannique, à dater de l'époque de l'union, la somme de \$100,000 par années en versements semestriels et d'avance.

12. Le gouvernement fédéral garantira l'intérêt, pendant dix ans, à dater de l'achèvement des travaux, au taux de 5 pour cent par année sur la somme, n'excédant pas £100,000 stg., qui pourra être nécessaire pour construire à Esquimalt un bassin de radoub de première classe.

13. Le soin des Sauvages, et la garde et l'administration des terres réservées pour leur usage et bénéfice, incomberont au gouvernement fédéral, et une ligne de conduite aussi libérale que celle suivie jusqu'ici par le gouvernement de la Colombie-Britannique sera continuée par le gouvernement fédéral après l'union.

Pour mettre ce projet à exécution, des étendues de terre ayant la superficie de celles que le gouvernement de la Colombie-Britannique a, jusqu'à présent affectées à cet objet, seront, de temps à autre, transférées par le gouvernement local au gouvernement fédéral au nom et pour le bénéfice des Sauvages, sur demande du gouvernement fédéral; et dans le cas où il y aurait désaccord entre les deux gouvernements au sujet de la quantité des étendues de terres qui devront être ainsi concédées, on devra en référer à la décision du Secrétaire d'État pour les Colonies.

14. La constitution de l'autorité exécutive et de la législature de la Colombie-Britannique, sauf les dispositions de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867», devra rester telle qu'existant à l'époque de l'union jusqu'à ce qu'elle soit modifiée en vertu de l'acte précité, avec l'entente que le gouvernement fédéral consentira volontiers à l'établissement du gouvernement responsable lorsque les habitants de la Colombie-Britannique le désireront, et aussi avec l'entente que c'est l'intention du gouverneur de la Colombie-Britannique, sous l'autorité du Secrétaire d'État pour les Colonies, de modifier la constitution actuelle de la législature en prescrivant qu'une majorité de ses membres sera élective.

L'union prendra effet aux termes et conditions ci-dessus, le jour que Sa Majesté, par et de l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, pourra fixer, (sur adresses de la législature de la colonie de la Colombie-Bri-

colony of British Columbia and of the Houses of the Parliament of Canada in the terms of the 146th section of the British North America Act, 1867), and British Columbia, may in its address, specify the electoral districts for which the first election of members to serve in the House of Commons shall take place.

(Certified)

WM. H. LEE,
Clerk, Privy Council.

We further humbly represent that we concur in the terms and conditions of union set forth in the said Address and approved Report of the Committee of the Privy Council above mentioned; and most respectfully pray that Your Majesty will be graciously pleased, by and with the advice of Your Majesty's Most Honourable Privy Council, under the 146th clause of The British North America Act, 1867, to unite British Columbia with the Dominion of Canada, on the terms and conditions above set forth.

The House then took up the Orders of the Day, and having gone through them, adjourned.

tannique et des Chambres du Parlement du Canada, aux termes de la 146^e section de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867»,) et la Colombie-Britannique pourra, dans son adresse, spécifier les districts électoraux pour lesquels devra avoir lieu la première élection des membres qui devront siéger dans la Chambre des communes.

(Certifié),

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

Nous représentons de plus humblement à Votre Majesté que nous approuvons les termes et conditions d'union énoncés dans cette adresse, et le rapport approuvé du comité du conseil privé ci-dessus mentionné; et nous prions humblement Votre Majesté, de vouloir bien, par et de l'avis du très honorable conseil privé de Votre Majesté, en vertu de la 146^e clause de «l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867», unir la Colombie-Britannique à la Confédération du Canada, aux termes et conditions ci-dessus énoncés.

Après avoir réglé les points inscrits à l'ordre du jour, la Chambre s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, April 6, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

After routine,

The following Bills were read a third time and passed: Vaudreuil Railway Bill; to incorporate the Bedford District Bank, Western Bank, Metropolitan Bank; Act to combine the financial affairs of the Great Western Railway; to incorporate the Bank of Liverpool; to incorporate the Sun Insurance Company of Montreal.

Hon. Mr. Allan moved that the Isolated Risk Insurance Company Bill be referred back to Committee for amendment. Lost on division.

The Bill was read a third time and passed.

Hon. Mr. Sanborn moved that the time for receiving reports on Private Bills be extended to 11th April. Carried.

The following Bills from the House of Commons were read a first time:

Act to amend the Acts relating to Duties of Customs.

Act concerning Payment of Money to the Hudson's Bay Company.

Act for Settlement of the Affairs of the Bank of Upper Canada.

Act concerning Fishing by Foreign Vessels.

Act relating to the Harbour of Quebec.

In answer to enquiries by Hon. Mr. Hazen,

Hon. Mr. Campbell replied that the survey of the Baie Verte Canal was in charge of Mr. Baillargé, and would probably be finished in a month. It cost, up to the present time, \$9,115. There was no estimate of the cost when concluded.

LE SÉNAT

Le jeudi 6 avril 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

Après les affaires courantes, les projets de lois suivants franchissent l'étape de la troisième lecture:

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil;

Actes pour incorporer la banque du district de Bedford, la banque de l'Ouest et la banque «Métropolitaine»;

Acte pour incorporer dans un seul et même acte les affaires financières de la Compagnie du grand chemin de fer Occidental;

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance de Montréal, dite du Soleil

L'honorable M. Allan propose que l'Acte pour incorporer la compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés soit renvoyé au Comité pour amendement. Mise au voix, la motion est rejetée.

Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Sur motion de l'honorable M. Sanborn, on ordonne que le délai pour recevoir les rapports des comités sur les bills privés soit prolongé jusqu'au 11 avril courant.

Les projets de lois suivants de la Chambre des communes sont lus la première fois:

Acte pour amender les actes relatifs aux droits de douane.

Acte concernant le paiement d'une certaine somme d'argent à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Acte concernant le règlement des affaires de la banque du Haut-Canada.

Acte concernant la pêche par des navires étrangers.

Acte relatif à l'amélioration du havre de Québec.

En réponse aux questions de l'honorable M. Hazen,

L'honorable M. Campbell dit que M. Bailargé est chargé de l'étude portant sur le Canal de la Baie Verte et qu'il aura probablement fini dans un mois. L'enquête a coûté \$9,115 à ce jour; aucune estimation n'a été faite quant à son coût final.

In answer to Hon. Mr. Bourinot,

Hon. Mr. Campbell said the reports of the engineers at False Bay Beach would be laid before Parliament before prorogation.

Hon. Mr. Campbell stated the Bill for the regulation of the Library would be submitted in a few days.

In answer to Hon. Mr. Sanborn,

Hon. Mr. Campbell stated the session would likely be closed on Wednesday next.

The House adjourned till Saturday.

En réponse à l'honorable M. Bourinot,

L'honorable M. Campbell indique que le rapport des ingénieurs de False Bay Beach sera présenté au Parlement avant prorogation.

L'honorable M. Campbell déclare que le projet de loi concernant la bibliothèque du Parlement sera présenté dans quelques jours.

En réponse à une question de l'honorable M. Sanborn,

L'honorable M. Campbell affirme que le Sénat ajournera probablement mercredi prochain.

La Chambre s'ajourne jusqu'à samedi.

THE SENATE

Saturday, April 8, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

After routine,

Hon. Mr. Odell enquired to whom the Senate was indebted for the three beautiful specimens of art which now graced the Chamber, and who was responsible for their placement, as serious damage was done to the statue of Her Majesty by the gross carelessness and incompetency of the person entrusted with erecting the statue. An employee of the Government who, when remonstrated with on the slightness of the rope used for raising the statue, said to him (Mr. Odell) that he knew his business, and was responsible.

Hon. Mr. Letellier de St Just defended the employee, who was a Frenchman, with poor knowledge of English.

Hon. Mr. Campbell stated that the statue and two busts were the property of and made by Marshall Wood, who asked leave to place them where they were with the assistance of the Board of Works. He regretted that LaRose, the employee, should have shown impertinence to a member of the House.

A number of bills from the Commons were read a first time.

Hon. Mr. Campbell presented the report of the Director of Penitentiaries.

The Insolvent Act Amendment Bill was taken into consideration.

Hon. Messrs. Dickey and Tessier remarked upon the ill working of the whole measure.

Hon. Mr. Sanborn thought it was time it was repealed altogether.

The Bill was read a third time and passed.

Customs Duties Amendment Bill was read a second time.

Hon. Mr. Macpherson hoped the Act would determine the permanent policy of the Dominion, and we would never again see a tax on the necessaries of life, or for creating monopolies.

Hon. Mr. Christie would like to see agricultural implements included in the free list.

Hon. Mr. Campbell stated that the Canal Commissioners' report, with maps, would be distributed shortly.

LE SÉNAT

Le samedi 8 avril 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

Après les affaires courantes, l'honorable M. Odell demande à qui le Sénat doit les trois magnifiques œuvres d'art qui ornent maintenant la Chambre, et qui est responsable de leur installation, parce que la statue de Sa Majesté a été gravement endommagée par la négligence et l'incompétence de la personne qui a procédé à l'installation. Un employé du gouvernement à qui il faisait remarquer le peu de solidité du câble utilisé pour soulever la statue lui a répondu qu'il connaissait son métier et qu'il savait prendre ses responsabilités.

L'honorable M. Letellier de St Just prend la défense de l'employé, un francophone qui parle très peu anglais.

L'honorable M. Campbell indique que la statue et les deux bustes sont la propriété et l'œuvre de Marshall Wood qui a demandé la permission de les placer là où ils sont avec l'aide des Travaux Publics. Il dit regretter l'impertinence de LaRose, l'employé en question, envers un membre de la Chambre.

Un bon nombre de bills de la Chambre des communes sont lus la première fois.

L'honorable M. Campbell présente à la Chambre le rapport du directeur des Pénitenciers.

La Chambre examine le bill visant à amender l'acte de la faillite de 1869.

Les honorables MM. Dickey et Tessier font remarquer le mauvais fonctionnement de la mesure dans son ensemble.

L'honorable M. Sanborn déclare qu'il est temps que la mesure soit abrogée entièrement.

Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le bill visant à amender l'acte relatif aux droits de douane est lu la deuxième fois.

L'honorable M. Macpherson dit espérer que la loi fixera la politique définitive du gouvernement fédéral et que jamais plus nous ne verrons une taxe imposée sur les produits indispensables ou susceptibles de créer un monopole.

L'honorable M. Christie aimerait voir les instruments aratoires inclus dans la liste des marchandises franches de douane.

L'honorable M. Campbell affirme que le rapport des commissaires des Canaux sera distribué bientôt avec des cartes à l'appui.

Hon. Mr. Campbell moved that the Clerk lay on the table an account of all sums paid to Senators for mileage and indemnity this session.

It being 6 o'clock, the House rose for recess.

AFTER RECESS

The following Bills were read a third time and passed:

Customs Duties Amendment.

Fishing by Foreign Vessels.

Quebec Harbour Improvement.

Hudson's Bay Company Loan.

Trinity House, Quebec (amended).

Bank of Upper Canada Amendment.

On Banks and Banking (with amendments).

Hon. Mr. Ryan presented and read a petition from the Montreal Board of Trade, praying for amendments.

Act for incorporating Commercial Bank, New Brunswick was read a second time.

Kingston Board of Trade and Windsor Board of Trade Bills were read a second time.

The House adjourned at 8:30 till Monday.

L'honorable M. Campbell propose que le greffier fasse publiquement le compte de toutes les sommes d'argent payées durant cette session aux membres du Sénat pour indemnité et frais de déplacement.

A 6 heures, la Chambre se lève pour une pause.

APRÈS LA PAUSE:

Les projets de lois suivants sont lus pour une troisième fois et adoptés:

Acte pour amender les actes relatifs aux droits de douanes.

Acte concernant la pêche par les navires étrangers.

Acte relatif à l'amélioration du havre de Québec.

Acte concernant le paiement d'une certaine somme d'argent à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Acte de la Maison de la Trinité de Québec, amendé.

Amendement de l'acte concernant le règlement des affaires de la banque du Haut-Canada.

Acte concernant les banques et le commerce de banques (avec des amendements).

L'honorable M. Ryan présente et lit une pétition de la chambre de commerce de Montréal et la dépose pour amendement.

L'acte pour incorporer la banque commerciale du Nouveau-Brunswick est lu pour la deuxième fois.

Les bills intitulés «acte pour incorporer la chambre de commerce de Kingston» et «acte pour incorporer la chambre de commerce de Windsor (Ontario)» sont lus pour la deuxième fois.

La Chambre s'ajourne à 8 h 30 jusqu'à lundi.

THE SENATE

Monday, April 10, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

CONTINGENT ACCOUNTS

On motion of **Hon. Mr. Seymour**, seconded by **Hon. Mr. Letellier de St Just**, it was ordered that the letter of Alfred Garneau, Esquire, one of the French translators of the Senate, laid before the House on Saturday last, be expunged from the Journal.

Hon. Messrs. Sanborn, Dickey, Mitchell, Campbell, and others referred to the useful character of the labours of the Committee, and their economical tendency.

Hon. Mr. Letellier de St Just stated that the writer regretted having written the letter, and now asked permission to withdraw it.

The letter in question reflected on the second report of the Committee on Contingent Accounts, which stated in reference to the petition of **Mr. Montizambert**, Law Clerk, that the Committee were "unwilling to depart from the recommendation, made by the Committee on Contingent Accounts, on the ninth day of June, 1869, and adopted by the Senate, against re-opening the question of Salaries".

Hon. Mr. Sanborn, from the Committee on Standing and Private Bills, reported against the Bill intituled "An Act to Incorporate the Fredericton and St. Mary's Bridge Company".

CORPORAL PUNISHMENT

Hon. Mr. Christie moved, seconded by the **Hon. Mr. Sanborn**, that an humble Address be presented to His Excellency the Governor-General, praying that His Excellency will be pleased to cause to be laid before this House a return of all the cases, in the Dominion of Canada, in which sentences of corporal punishment have been carried into effect, with a statement of the ages of the criminals, the nature of the offences committed, the names of the judges, magistrates, or justices who passed the sentences, the number of the lashes ordered to be administered in each case, the instruments with which they have been inflicted, and of the time which elapsed between the infliction of the punishment and the discharge of the prisoner.

The question of concurrence being put thereon, the same was resolved in the affirmative, and it was ordered that such members of the Privy Council as are members of this

LE SÉNAT

Le lundi 10 avril 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

COMPTES DE FRAIS DIVERS

Sur motion de l'honorable **M. Seymour**, secondée par l'honorable **M. Letellier de St Just**, on ordonne que la lettre de **M. Alfred Garneau**, l'un des traducteurs français du Sénat, déposée devant cette Chambre samedi dernier, soit biffée du Journal.

Les honorables **MM. Sanborn, Dickey, Mitchell, Campbell**, et d'autres sénateurs, font état du caractère utile des travaux du comité et de leur portée économique.

L'honorable **M. Letellier de St Just** affirme que l'auteur regrette d'avoir écrit cette lettre et demande maintenant la permission de la retirer.

(La lettre en question portait sur le second rapport du Comité des comptes de frais divers du Sénat, et affirmait, en se référant à la pétition de **M. Montizambert**, greffier en loi, que le Comité «ne voulait pas s'écarter de la recommandation faite par le Comité des comptes contingents le 9 juin 1869 et adoptée par le Sénat de ne point rouvrir la question des salaires.»)

L'honorable **M. Sanborn**, du Comité des ordres permanents et des bills privés fait un rapport défavorable au sujet du bill intitulé «Acte pour incorporer la compagnie du pont de Fredericton et de Saint Mary's».

PUNITIONS CORPORELLES

L'honorable **M. Christie** propose, secondé par l'honorable **M. Sanborn** qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état de tous les cas où des condamnations à des peines corporelles ont été mises à exécution au Canada, avec indication de l'âge des criminels, de la nature de l'offense commise, du nom des juges ou magistrats qui ont prononcé la sentence, du nombre de coups de fouet qu'ils ont ordonné d'infliger dans chaque cas, de l'instrument qui a servi à les infliger, et du temps qui s'est écoulé entre l'infliction de la peine et la relaxation du prisonnier.

Soulevée à cette occasion, la question de l'adoption est résolue par l'affirmative et est décidé que les membres du Conseil privé également aussi membres de cette Chambre, présen-

House do wait upon His Excellency the Governor General with the said address.

Several Bills were received from the House of Commons.

INTERCOLONIAL RAILWAY

Hon. Mr. Wark, from the Select Committee appointed to enquire into, and report on, all matters connected with the survey, location and construction of the Intercolonial Railway since the appointment of the Commissioners, presented their Report, as follows:

The Select Committee appointed to enquire into, and report on, all matters connected with the survey, location and construction of the Intercolonial Railway since the appointment of the Commissioners, beg leave to report that they spent much time in examining the numerous accounts and other documents submitted to them, as well as in eliciting information from one of the Commissioners, the Secretary and the Accountant; but owing to the prospect of an early close of the Session, they find it impossible to give such extensive and careful consideration to the subject as would enable them fully to report thereon. The Committee have felt that an enquiry of this kind would be greatly facilitated by having the Commissioners' Annual Report before them, and therefore recommend that, in future, the Commissioners be instructed by the Government to have their Report prepared and printed in time to be laid before Parliament immediately after the opening of the Session.

Report ordered for consideration on following day.

RAILWAY BILL

Hon. Mr. Macpherson moved a second reading of the Bill intituled "An Act to incorporate the Sault St Mary Railway and Bridge Company". The honourable gentleman stated that the object of the Bill was to incorporate a company to construct a railway from the village of Sault Ste. Marie, in the District of Algoma, to connect with the projected railways in the province of Ontario, at or near Lake Nipissing, and to extend a branch therefrom to connect with the Toronto, Simcoe and Muskoka Junction Railway, at or near Bracebridge in the County of Victoria, with power to construct a railway bridge across the river St. Mary, at or near the Sault Ste. Marie, to connect with the railways in the State of Michigan.

Hon. Mr. Campbell considered the construction of such a railway very important in view of a future railway to the Pacific.

teront la dite Adresse à Son Excellence, le Gouverneur général.

La Chambre présente plusieurs bills.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

L'honorable M. Wark, du comité spécial chargé d'examiner tout ce qui concerne les relevés, le tracé et la construction du chemin de fer Intercolonial depuis la nomination des commissaires, et d'en faire un compte-rendu, présente le rapport suivant:

Les membres du comité spécial chargé d'examiner tout ce qui concerne les relevés, l'emplacement et la construction du chemin de fer Intercolonial depuis la nomination des commissaires, et d'en faire un compte-rendu rapportent qu'ils ont passé beaucoup de temps à examiner les nombreux rapports et autres documents leur ayant été soumis et à obtenir des renseignements de la part d'un des commissaires, du secrétaire et du comptable; mais étant donné que la session va probablement se terminer tôt, ils considèrent qu'il est impossible d'étudier cette question assez attentivement et en détail pour pouvoir rédiger un rapport complet à ce sujet. Les membres de la commission jugent qu'une telle étude serait beaucoup plus facile à effectuer s'ils pouvaient consulter le rapport annuel des commissaires; ils proposent donc que le Gouvernement demande dorénavant aux commissaires que leur rapport soit préparé et imprimé à temps pour que le Parlement puisse en prendre connaissance dès l'ouverture de la session.

Ce rapport doit être examiné le lendemain.

BILL SUR LE CHEMIN DE FER

L'honorable M. Macpherson propose une seconde lecture du bill intitulé: «Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer et du pont du Sault-Sainte-Marie.» L'honorable sénateur affirme que le bill a pour objet la création d'une société qui aura pour tâche de construire une ligne de chemin de fer devant relier le village de Sault-Sainte-Marie, dans le district d'Algoma, aux futurs chemins de fer de l'Ontario, dans la région du lac Nipissing, et de là, pour rejoindre la Toronto, Simcoe, Muskoka Junction Railway, dans la région de Bracebridge, dans le comté de Victoria; cette société aura le droit de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Sainte-Marie, à Sault-Sainte-Marie ou à proximité, ce qui permettrait de relier la ligne à celles de l'État du Michigan.

L'honorable M. Campbell considère qu'il est très important de construire cette ligne étant donné le projet d'un chemin de fer vers le Pacifique.

Hon. Mr. Sanborn said that the Bill must be taken in connection with the remarks of the honourable member from Toronto (Mr. Macpherson) during the British Columbia debate.

The Bill was referred to the Committee on Standing Orders and Private Bills.

The House adjourned.

L'honorable M. Sanborn affirme qu'il faut étudier ce bill à la lumière des remarques faites par l'honorable député de Toronto (M. Macpherson) au cours du débat concernant la Colombie-Britannique.

Le bill est renvoyé au Comité des ordres permanents et des bills privés.

La séance est levée.

THE SENATE

Tuesday, April 11, 1871

The Speaker took the chair at 3 o'clock.

INTERCOLONIAL RAILWAY

Pursuant to the Order of the Day, the House proceeded to the consideration of the Report of the Select Committee appointed to inquire into, and report on, all matters connected with the survey, location and construction of the Intercolonial Railway since the appointment of the Commissioners, and the said Report being again read by the Clerk.

Hon. Mr. McLelan said that the report of the Commissioners had been prepared early in the Session for the purpose of being submitted to Parliament, but after the House of Commons had met, a number of returns had been asked for. It was then expected that the report would be printed with the returns and immediately presented to both branches, but the House of Commons decided that they should be at once sent to the Committee on Public Accounts, where they had undergone a thorough investigation. It was then intimated to that Committee that there was also a Committee of the Senate which was engaged in a similar investigation, and the papers were accordingly also submitted to that Committee. The report stated that the whole line had been put under contract. The total amount of contracts for the work, which included the whole road, with the exception of the superstructure rails, ties, and rolling stock, was \$9,692,791, the purchase of western extension not being included. The progress of construction was exceedingly satisfactory, and had been considerably assisted by the thorough nature of the surveys. The evidence adduced before the Committee went on to show that the cost of surveys in other countries had been far greater than in the case of the Intercolonial; and to prove this, Mr. McLelan read from reports of American engineers, which showed that the cost of engineering on various American lines ranged from \$1,633 to \$3,364 a mile. The evidence of Mr. Fleming and Mr. Shanly also showed that a great saving was effected in the construction of railways when the surveys were perfect. In consequence of their unsatisfactory character in the case of the Pacific Railway, some \$2,000,000 had been required to rectify errors. Since the Intercolonial had been located, the expenses of engineering had been largely reduced. From this time henceforth, the staff are required to furnish their own supplies, and the reduction in the number has effected a saving in salaries of \$38,000 annually. The location of the road was the most advantageous that could be made. The evi-

LE SÉNAT

Le mardi 11 avril 1871

Le Président ouvre la séance à 3 heures.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Poursuivant l'ordre du jour, la Chambre aborde l'étude du rapport du Comité spécial chargé d'examiner tout ce qui concerne les relevés, le tracé et la construction du chemin de fer Intercolonial, depuis la nomination des commissaires, le dit rapport étant à nouveau lu par le greffier.

L'honorable M. McLelan affirme que le rapport des commissaires a été préparé au début de cette session pour être soumis au Parlement; la Chambre des communes avait demandé un certain nombre de documents; ou s'attendait à ce qu'ils accompagnent le rapport qui serait présenté aux deux chambres, mais la Chambre des communes décide de les envoyer immédiatement au Comité des comptes publics qui les a examinés attentivement. On fit ensuite savoir à ce comité qu'un autre comité du Sénat était lui aussi engagé dans une étude du même genre; par conséquent, les papiers lui furent également remis. Le rapport mentionne que des contrats couvrent l'ensemble des travaux et que tous les contrats ont été adjudgés pour un montant total de \$9,692,791; cette somme comprend toute la voie mais non les superstructures, les rails, les traverses, le matériel roulant et le prolongement vers l'Ouest. La construction progresse de façon très satisfaisante, grâce à tous les renseignements provenant des relevés. Il a été démontré, en présence du Comité, que le coût des relevés est beaucoup plus élevé à l'étranger qu'ici, pour l'Intercolonial; M. McLelan cite des passages tirés de rapports d'ingénieurs américains, démontrant qu'aux États-Unis, les services d'ingénieurs sur certaines lignes coûtèrent entre \$1,633 et \$3,364 le mille. Les données fournies par M. Fleming et M. Shanly ont également révélé que l'exactitude des relevés contribuait à une sérieuse économie sur la construction de chemins de fer. Dans le cas du chemin de fer du Pacifique, il en a coûté \$2 millions pour rectifier les erreurs commises dans les devis. Le tracé exact de l'Intercolonial ayant été déterminé à l'avance, les dépenses d'ingénierie ont été considérablement réduites. Dorénavant, les employés sont tenus de fournir leur propre équipement; de plus la réduction de personnel a permis d'économiser \$38,000 par an en salaires. Le tracé de la ligne est le plus avantageux qu'on ait pu choisir. Le rapport présenté au Comité a confirmé que le fait de s'éloigner de la route Major Robinson et de bifurquer vers Newcastle, faisait passer la ligne dans une région bien déve-

dence taken before the Committee proved that the departure of the line from the Major Robinson route, and its deviation in the direction of Newcastle, had taken it through a well settled country, shortened the distance some 12 miles, and finally brought it to tide water, where it was available for vessels of 1000 tons. As respects the western extension, the evidence before the Committee showed that the Governments of Nova Scotia and New Brunswick had entered into an agreement with a company in England to build a road from Moncton to Truro, upon a line chosen by the Governments, and with the distinct understanding that should the Intercolonial Railway be built, the former was to be a part of it. Under these circumstances, it was obvious that had the route been taken as recommended by Mr. Fleming, faith would have been broken with the company, and a rival line would have been established.

The Engineer of the line had stated that it had actually cost some \$300,000 more than the company had received for it—something like \$900,000. The Commissioners had made the valuation of the lands irrespective of any enhanced value that might be placed on them on account of the passage of the railway; and he knew himself that land had risen in the neighbourhood one hundred per cent in value. It was distinctly stated before the Committee that the location of the workshops at Moncton was proper, and the representative of the county had said that the price paid was reasonable and moderate. In reference to the purchase of cars, he explained that had all of them been taken as tendered by the Montreal and Toronto firms, the Commissioners would have been obliged to ship them from Rivière du Loup to Nova Scotia, and they would consequently have cost more than those purchased in Halifax. As respects the locomotives, tenders were asked for, and among those sent in was one from a gentleman residing in the Dominion who had no workshops or machinery for the construction of locomotives. He tendered for twenty engines and also on behalf of an English company at a sum considerably less than his own offer. It was evident to the Commissioners that he was interested in both tenders, and the same game that had been played in the case of the sections might be repeated. Supposing he received the lowest tender, then he might fail and fall back on the highest. It was also believed that the English company making the lowest tender were not able to complete their contract, and finally the contracts were given to companies in Glasgow, Kingston and Halifax. On the question of steel rails, Mr. McLelan read from various authorities to show that they were cheaper in the end—the breakages are less and greater security is ensured. In the case of bridges, it was seen, after investigation, that, in many parts of

loppée, réduisait le parcours de 12 milles et enfin menait la ligne jusqu'à la côte atlantique, là où ont accès des navires de mille tonnes. En ce qui concerne le prolongement ouest, le rapport a révélé que les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick avaient conclu un accord avec une compagnie d'Angleterre en vue de construire une ligne de Moncton à Truro, suivant les directives des gouvernements, et à la condition expresse que cette ligne se rattache à l'Intercolonial si ce dernier était construit. En l'occurrence, il est évident que si l'on avait opté pour la route proposée par M. Fleming, l'accord conclu avec la compagnie aurait été rompu, ce qui aurait créé une ligne rivale.

L'Ingénieur de la ligne a déclaré qu'en fait les dépenses excédaient de \$300,000 la somme allouée (environ \$900,000). En procédant à l'évaluation des terres, les commissaires n'avaient pas tenu compte de la plus value qu'apporterait la présence du chemin de fer; mais il savait que la valeur des terrains de cette région avait augmenté de 100%. Il a été bien spécifié devant le Comité que l'emplacement des ateliers à Moncton était adéquat; le représentant du comté avait déclaré que le prix était raisonnable et modique. En ce qui concerne l'achat des wagons, l'Ingénieur a expliqué que s'ils avaient tous été fournis par les firmes soumissionnaires de Montréal et de Toronto, les commissaires auraient été obligés de les expédier de Rivière-du-Loup en Nouvelle-Écosse, ce qui aurait finalement coûté plus cher que s'ils avaient été achetés à Halifax. Pour les locomotives, on a lancé des appels d'offres; parmi les soumissions reçues figure celle d'un résident du Canada ne disposant d'aucun atelier ou outillage requis pour la construction de locomotives. Il a soumissionné pour vingt machines en son nom et au nom d'une compagnie anglaise en proposant un prix, beaucoup moins élevé. Les commissaires ont compris qu'il misait sur les deux offres et qu'on risquait de voir se reproduire le même tour que dans l'affaire des tronçons. S'il recevait l'offre la moins élevée, il pouvait toujours échouer et recourir à la plus élevée. On pense également que la compagnie anglaise ayant présenté la plus basse soumission était incapable de mener le contrat à terme; finalement, les contrats ont été accordés à des compagnies établies à Glasgow, Kingston et Halifax. En ce qui concerne les rails, M. McLelan cite l'opinion de divers experts pour prouver qu'à la longue ils seront plus économiques; ils se brisent moins souvent et sont plus sûrs. Pour les ponts, les recherches effectuées ont révélé que, dans de nombreuses régions du pays, le bois de

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 expéri-

which he referred, all of which had to be allowed, and the expenditure for which had nothing to do with the construction of the road on the present route.

Hon. Mr. Letellier de St Just—The engineer who was sent had instructions to find the best route.

Hon. Mr. Mitchell—In 1867, when the construction of the Intercolonial Railway became a part of the law of the land, much agitation existed with respect to the route, and the Government, as a matter of fair play, assented to the urgent call of the western and southern sections of New Brunswick to make surveys of the different lines which were alleged to exist in New Brunswick.

The surveys were made, and line after line was run, largely inspired by sectional interests, but professedly to obtain the shortest route.

Honourable gentlemen would therefore find that when the surveying expenses charged against construction were counted up, those surveys would make a considerable item in the total amount. Thus much in reply to the charges of the honourable gentleman from Kent (Mr. Wark), who has spent the past two years in trying to show the mistakes and extravagance of the Government in connection with this great public work.

He would now notice some statements in connection with this railway, made by a gentleman who occupied a prominent position in this country, and to whom was generally conceded the leadership of the Opposition. That gentleman had, in the course of his perambulations in the west, frequently referred to the Intercolonial Railway, both in reference to its location and construction, in no measured terms of condemnation; he condemned the selection of the route though it was the same route that he, in the great Confederation debate in 1856, pronounced as the one that should be chosen. He stated that the \$20,000,000, which he alleges it will cost, is "*so much money thrown into the sea*", and, doubtless, if he possessed the power, notwithstanding that it was the condition of our union, the further construction of this road would be stopped, and the hopes of the Maritime Provinces disappointed. That gentleman further stated, as I am informed, that many deviations had been made from the route surveyed by Major Robinson, and that notably one at Newcastle had been made to suit the interests of a member of the Government, and, "in order to take it through Mr. Mitchell's shipyard", a good line of road through a fertile valley had been abandoned, and the line taken away from the settlements and lengthened several miles.

mentales auxquelles il a fait allusion, on doit le reconnaître, et dont le coût n'a rien à voir avec la construction de la ligne actuelle.

L'honorable M. Letellier de St Just: L'ingénieur envoyé sur les lieux avait été chargé de déterminer la meilleure route.

L'honorable M. Mitchell: En 1867, lorsque la construction du chemin de fer Intercolonial est devenue partie intégrante de la loi du territoire, le choix de la route a provoqué de vives controverses; le Gouvernement, sans parti pris, a alors accédé aux demandes pressantes des régions ouest et sud du Nouveau-Brunswick voulant que soient effectués des relevés des différentes routes que l'on prétendait pouvoir y trouver.

Les relevés ont été effectués et chaque ligne tracée, soi-disant pour trouver la plus courte, mais surtout en tenant compte des intérêts régionaux.

Les honorables sénateurs constateront que si l'on fait le compte des études imputées à la construction de la ligne, lesdites études représentent une partie substantielle du montant global. Telle est ma réponse aux accusations portées par l'honorable collègue de Kent (M. Wark) qui s'est employé, ces deux dernières années, à dénoncer les erreurs et le gaspillage du Gouvernement dans l'exécution de ces travaux publics d'envergure.

Il relève ensuite certaines déclarations, concernant ce chemin de fer, faites par quelqu'un qui a occupé un poste important dans notre pays et qui est généralement connu comme le leader de l'opposition. Au cours de ses tournées dans l'Ouest, cette personne a souvent condamné ouvertement tant l'emplacement que la construction du chemin de fer Intercolonial; il a critiqué le choix de la route bien que ce soit celle-là même qu'il recommandait lors de l'important débat de la Confédération en 1856. Il a déclaré que les 20 millions de dollars qu'il en coûterait, selon lui, sont «autant d'argent jeté à l'eau» et qu'il ne fait aucun doute que s'il était au pouvoir, bien que la construction de ce chemin de fer ait été la condition de notre Union, il mettrait fin aux travaux et partant, aux espoirs des provinces Maritimes. Cette personne a aussi déclaré, m'a-t-on informé, qu'on avait effectué plusieurs changements au levé de route du major Robinson, et notamment qu'on avait effectué une déviation à Newcastle en vue de servir les intérêts d'un membre du Gouvernement et «de faire passer la ligne de chemin de fer par le chantier naval de M. Mitchell»; on aurait également, à ces fins, négligé une bonne route traversant une vallée fertile, s'éloignant ainsi des régions habitées et allongeant la ligne de plusieurs milles.

At this stage of the debate, Honourable Mr. Sanborn, supported by Honourable Mr. Letellier de St Just, raised a question of order, that the honourable gentleman had no right to refer to a member of another branch of the Legislature, nor to statements made by such person.

Hon. Mr. Mitchell contended that he had violated no rule of the House. He did not refer to what had taken place in the other branch, but to the utterances of the leader of the Opposition at his political meetings in the west, and that the Government, as well as himself, had been misrepresented by the gentleman referred to; he had a right, and Parliament was the proper place to give such explanations as he deemed necessary.

The Speaker decided that Mr. Mitchell had violated no rule of the House, and had a perfect right to make his explanation.

Hon. Mr. Mitchell, in resuming, said that he could quite understand the desire which had been evinced by the gentlemen of the Opposition to prevent his explanation. The charges referred to had gone to the country and though they were untrue they would doubtless be believed until they were contradicted, and if, in this side-winded way, by raising the question of order, they could have prevented his explanations, their object would have been accomplished.

He then went on to say that it would be manifestly unfair were he not allowed to answer the unfounded charges that had been circulated broadside over the country.

Now he would say, in all sincerity, that it had always been his desire, in the case of the Intercolonial Railway, to see it located with a view to the best interests of the country. He believed the line adopted was really the best, and he was proud to say that he had contributed somewhat by his personal exertions, by his pen and otherwise, to enlighten the people of the Dominion in reference to the merits of the route which had been adopted.

Hon. Mr. Letellier de St Just—Were these also Mr. Tilley's views?

Hon. Mr. Mitchell—They were his own views, the views of the Cabinet of which he was a member, and were the views which Parliament endorsed.

He would state that it was not true that the line had been changed at Newcastle to suit his individual interests thereby, and to take it through his shipyard as had been alleged. The facts were these: that Major Robinson's line was not a located line, but mainly an explora-

A ce moment du débat, l'honorable M. Sanborn, secondé par l'honorable M. Letellier de St Just, soulève une question d'ordre selon laquelle son honorable confrère n'a pas le droit de faire allusion à un membre de l'autre Chambre de la législature, ni aux déclarations faites par ce membre.

L'honorable M. Mitchell soutient qu'il n'a violé aucun règlement de la Chambre, qu'il n'a pas fait allusion à ce qui s'était passé dans l'autre Chambre, mais bien aux propos tenus par le chef de l'opposition au cours de ses assemblées politiques dans l'Ouest et que le Gouvernement, comme lui-même, a été représenté sous un faux jour il ne fait ici qu'exercer son droit, le Parlement étant l'endroit tout indiqué pour fournir des explications qui lui semblent pertinentes.

Le Président décide que M. Mitchell n'a violé aucun règlement de la Chambre et qu'il a, en effet, le droit de se justifier.

L'honorable M. Mitchell poursuit en disant qu'il comprend très bien le désir manifeste de ses confrères de l'opposition de l'empêcher de se justifier. Les accusations portées contre lui se sont répandues dans le pays et, bien qu'elles soient fausses, on les croira, sans aucun doute, jusqu'à preuve du contraire; si en tentant de soulever une question d'ordre ils avaient pu l'empêcher de se justifier, ils auraient atteint leur but.

Il ajoute qu'il serait de toute évidence injuste qu'il ne lui soit pas permis de répondre à des accusations non fondées, semées à tout vent à travers le pays.

Il déclare en ce qui concerne la ligne de chemin de fer Intercolonial qu'en toute sincérité il a toujours tenté d'agir au mieux des intérêts du pays. Selon lui, la ligne choisie était la meilleure et il est fier de dire qu'il a contribué tant soit peu par ses interventions personnelles, verbales, écrites ou autres, à éclairer le peuple de la Puissance sur les avantages que présente la route adoptée.

L'honorable M. Letellier de St Just: M. Tilley partageait-il ces vues?

L'honorable M. Mitchell—C'était son opinion, celle du Cabinet dont il faisait partie et qu'a sanctionnée le Parlement.

Il affirme qu'il est faux que la ligne ait été déviée à Newcastle afin de servir ses intérêts personnels en la faisant passer par son chantier naval, comme on l'a prétendu. Les faits sont les suivants: la route tracée par le major Robinson n'était pas définitive, mais plutôt une route en

tory one, and in adopting it as the general character of the route to be taken, it never was intended that no changes or deviations should be made therefrom when the public interests could be served thereby; and very many and important deviations were made, but only when the public interests were served, as appears by the evidence of Mr. Fleming and Mr. Shanly and others taken before the Committee on Banking and Commerce of the House of Commons this present Session, of which Mr. MacKenzie was a member.

In answer to question No. 2, put by Mr. Holton, Mr. Fleming replied:

Explain, if you please, the nature and extent of the deviations from the original line, and the considerations which led to their adoption.—Material deviations have been made from the original Major Robinson line, as laid down on the maps, although the general route has been adhered to. Between Rivière du Loup and Matapédia, there is scarcely a mile of the line the same. These deviations were made in order to lessen the cost of construction. It would have been enormously expensive to have built the railway precisely on the original line. Between Matapédia and Bathurst, the original line has not been widely departed from. Between Bathurst and Moncton, the line has been straightened some ten or twelve miles and brought nearer the centres of population. Between Moncton and Truro, the line, as located, is generally at some distance from the original line; one great object of the deviation has been to pass through the coal and iron districts of Nova Scotia, with the view of assisting in the development of the mineral resources of the country.

In answer to Mr. Mackenzie, he said:

Mr. Mackenzie—From Bathurst to Moncton there are really no engineering difficulties, excepting the passages of the Miramichi River, which is not very difficult. I would ask Mr. Fleming what is the nature of the country between Bathurst and Moncton from an engineering point of view?—Very simple apart from its wooded character.

The trees would be cleared away, I suppose?—It is densely wooded; but when the wood is taken away it is level generally.

In reference to the deviation from Bathurst to the crossing at Miramichi, Mr. Fleming further says:

découverte; en l'adoptant comme route approximative, il n'a jamais été entendu qu'on n'y effectuerait aucun changement ou aucune déviation si l'intérêt public le commandait. On y a, de fait, apporté plusieurs modifications importantes, mais seulement lorsque l'intérêt public pouvait en bénéficier, ainsi que le prouvent les témoignages de M. Fleming, de M. Shanly et d'autres recueillis, au cours de la présente session, par le Comité des banques et du commerce de la Chambre des communes, comité dont faisait partie M. MacKenzie.

A la question no 2 posée par M. Holton, M. Fleming répond:

«Expliquez-nous, s'il-vous-plaît, la nature et l'étendue des changements apportés à la ligne originale, et ce qui les a justifiés?»

M. Fleming—Bien qu'on ait assez fidèlement suivi la ligne originale du major Robinson, d'importantes modifications ont été apportées aux plans levés. Entre Rivière-du-Loup et Matapédia, à peine un mille de la ligne n'a pas été modifié. Ces changements ont été effectués afin de diminuer le coût de la construction. Il aurait été énormément onéreux de construire le chemin de fer en suivant exactement la route initialement tracée. Entre Matapédia et Bathurst, on ne s'est pas tellement écarté de la route originale. Entre Bathurst et Moncton, on a rectifié le tracé de la ligne sur dix ou douze milles pour le rapprocher des régions habitées. Entre Moncton et Truro, l'emplacement actuel de la ligne diffère presque en entier du tracé original; on désirait alors surtout que le chemin de fer traverse les régions productrices de charbon et de fer de la Nouvelle-Écosse, dans le but de contribuer à l'exploitation des ressources minérales du pays.

En réponse à M. MacKenzie, il précise: M. MacKenzie—Le tronçon allant de Bathurst à Moncton ne présente pas vraiment de difficultés techniques, à l'exception du passage de la rivière Miramichi, qui ne constitue pas un obstacle majeur. Je demanderais à M. Fleming quelle est la nature du sol entre Bathurst et Moncton, du point de vue technique?

Très simple, si on excepte ses forêts.

Je suppose qu'il faudrait abattre les arbres?—Les forêts sont assez denses, mais une fois les arbres coupés, le sol est généralement plat.

En ce qui concerne la déviation de Bathurst jusqu'au passage de la Rivière Miramichi, M. Fleming ajoute:

Mr. Mackenzie—Will you say whether the original line run by Major Robinson by the Nipisiguit Valley, and down the west branch of the Miramichi River, presents greater engineering difficulties, or greater cost of construction than the route ultimately adopted between Newcastle and Bathurst?—I can hardly answer that. We made an exploration but no line was begun.

Did you never follow the line that he had drawn to ascertain the accuracy of his statement? He states distinctly (and I cannot see how he could have made it without surveying the line) that there is no portion of it where the grade exceeds 25 feet per mile?—He speaks of average grades and not of particular grades.

I am quite sure that he says no grade there exceeds 25 feet per mile.—I am sure he speaks of average grades.

Have you ever examined the route yourself?—No.

What is the grade upon the route adopted between Newcastle and Bathurst?—One in a hundred—52.80 in the mile is the maximum.

Did it not occur to you, from the statements made by Major Robinson, that it would have been wise to have followed his line?—No; I found that in other sections of the country, the grades given on his profiles and other information did not agree with the ground. I do not mean to infer that there were any inaccuracies in his reports on plans. They were all they professed to be, simply to show that there were no insuperable difficulties on the route. They were not very accurate or very detailed surveys, but they were correct as far as they went.

Mr. Mackenzie—In crossing so high up the river, could you not cross easier than at the forks?—I think I could. I think the actual crossing would be somewhat less.

Mr. Walsh—At that point?—At Indian Town.

Are you aware that in Major Robinson's report he gives the estimate of crossing at Indian Town?—Yes, but that report was made some years ago, when it was then thought necessary to have very flat curves, etc., at Matapédia, where he calculated on building sixteen very long bridges; we find it

—**M. MacKenzie**—Diriez-vous que la ligne originale tracée par le major Robinson le long de la vallée Nipisiguit et de l'embranchement ouest de la rivière Miramichi présente de plus grandes difficultés techniques ou un coût de construction plus élevé que la route finalement adoptée entre Newcastle et Bathurst?—Je peux difficilement répondre à cette question. Nous avons mené une exploration, mais n'avons ébauché aucun tracé.

N'avez-vous jamais suivi la ligne tracée par le major Robinson en vue de vérifier l'exactitude de ses déclarations? Il dit clairement, (en effet, et je ne vois pas comment il aurait pu le faire sans une étude préalable de la route) qu'il n'y a aucune section de la ligne où la pente dépasse 25 pieds au mille.—Il parle de pentes moyennes et non de pentes particulières.

Je suis certain qu'il dit qu'aucune pente à cet endroit-là n'exécède 25 pieds au mille.—Je suis certain qu'il parle alors de pentes moyennes.

Avez-vous étudié la ligne personnellement?—Non.

—**Quel est le degré d'inclinaison de la ligne adoptée entre Newcastle et Bathurst?—Un pied sur cent, le maximum est de 5,280 pieds au mille.**

—**Ne vous est-il pas venu à l'idée, d'après les affirmations du major Robinson, qu'il aurait été sage de suivre sa route?—Non; j'ai constaté que dans d'autres régions du pays, les pentes indiquées dans ses devis et autres données ne correspondaient pas aux pentes réelles. Je ne veux pas laisser supposer que ses études de plans étaient erronées; comme les études de cette nature, elles indiquaient simplement qu'il n'y avait aucune difficulté insurmontable sur la ligne. Il ne s'agissait pas d'études très précises ou très détaillées, mais elles étaient exactes dans ce qu'elles avançaient.**

M. MacKenzie—N'était-il pas plus facile de traverser plus loin en amont de la rivière qu'à ses embranchements?

—Je crois que oui. Je crois que le passage actuel est un peu moins facile.

M. Walsh—A cet endroit?—A «Indian Town».

—**Savez-vous que le major Robinson, dans son rapport, donne le devis du passage de la rivière à «Indian Town»?**

—**Oui, mais ce rapport remonte à quelques années, alors qu'on croyait nécessaire d'avoir des courbes horizontales; à Matapédia, où il prévoyait construire 16 ponts assez longs, nous croyons nécessaires de n'en construire**

necessary to have only two bridges. I do not attach much importance to this estimate.

I suppose the width of the Miramichi River has not varied much since Major Robinson surveyed the line. He gives it as something like 2,300 feet, at all events, 300 feet more than the actual length of the bridges at Newcastle.

Mr. Mackenzie—Was it necessary to make this divergence at Newcastle?—Yes; there was a very great necessity for it. The ground is at one place high, and at another low, and we had to go down the side of the hill very gradually.

The highest point is where the line is actually located?—We took the lowest ground we could find, and made a great many different surveys in that direction in order to find it. We selected the line which gave us the best railway, from an engineering point of view.

In reply to a question by Mr. Lawson as to the distance that was saved by crossing the forks of the river near Newcastle, in place of 16 miles higher up at Indian Town, where Major Robinson proposed the crossing, Mr. Fleury says:

Mr. Lawson—Would it have increased the length of the line to have brought it by Indian Town?—Yes; it would have increased it about ten or twelve miles.

Mr. Mackenzie—Here is your answer, Mr. Fleming, and I am quite sure that it conveys an erroneous impression. You say, "Between Bathurst and Moncton, the line has been straightened some ten or twelve miles, and brought nearer to the centre of population".—Yes.

Upon the same point, Mr. Walter Shanly, M.P., in reply to questions, says:

Hon. Dr. Tupper—(Pointing to map)—Between that point (Bathurst) and that (Moncton), is it desirable to save eight or ten miles, and, at the same time, come nearer the centres of population and the sea coast?—Of course.

Mr. Mackenzie—But, supposing the grade on this line turns out to be 100 feet per mile and passing through a barren country, while the other line passes through a country that can be cultivated, and no part of the road having a grade of more than 25 feet to the mile. Now, considering these facts (and I get them from official reports), do you consider it advisable to go through this barren tract instead of going the other way?—Under those conditions, I would prefer the line having the better grade and better commercial prospects.

que deux. Je n'attache pas beaucoup d'importance à ce devis.

Je suppose que la largeur de la rivière Miramichi est la même depuis que le Major Robinson a étudié la ligne. Il l'évalue à environ 2,300 pieds, de toute façon à 300 pieds de plus que la longueur réelle des ponts à Newcastle.

M. MacKenzie—Est-ce que cette différence était nécessaire à Newcastle?—Oui, elle était très nécessaire. Le terrain est plus élevé à un endroit et nous avons dû descendre la pente petit à petit.

—Est-ce que le tracé suit généralement le plan le plus élevé?—Nous avons pris le plus bas terrain possible, et nos études en ce sens ont été très nombreuses. Nous avons choisi la meilleure ligne pour un chemin de fer d'un point de vue technique.

A la question de **M. Lawson** sur la distance épargnée en traversant la fourche de la rivière près de Newcastle au lieu d'Indian Town, à 16 milles en amont, tel que le Major Robinson l'a proposé, **M. Fleury** répond:

M. Lawson—Est-ce qu'il aurait été plus long de faire passer la ligne par Indian Town?—Oui, elle en aurait été allongée d'environ dix ou douze milles.

M. MacKenzie—Voici votre réponse, Monsieur Fleming (et je suis presque certain qu'elle donne une fausse impression), vous dites: «Entre Bathurst et Moncton, la ligne a été redressée sur environ dix ou douze milles, et rapprochée des agglomérations urbaines?»—Oui.

Des questions dans le même ordre d'idées sont posées à **M. Walter Shanly**, M.P.:

L'honorable Dr. Tupper—(Se servant de la carte) Entre ce point (Bathurst) et ce point (Moncton), est-ce qu'il est souhaitable de sauver de huit à dix milles et de se rapprocher en même temps des agglomérations urbaines et de la côte?—Assurément.

M. MacKenzie—Mais supposons que la ligne ait une pente de 100 pieds par mille et qu'elle traverse une région improductive, et que l'autre traverse une région pouvant être exploitée et qu'elle ne présente jamais de pentes de plus de 25 pieds par mille. Maintenant, compte tenu de ces faits (et je les détiens de rapports officiels), est-il recommandable à votre avis de passer plutôt par la région improductive?—Dans les circonstances, je préférerais le tracé avec la meilleure pente et les meilleures perspectives commerciales.

Hon. Mr. Holton—Other conditions being the same, the shorter line is better than the longer?—Certainly.

The Chairman—Do you not think it a commercial advantage to get to tide water?

Mr. Mackenzie remarked that it does not reach tide water.

Mr. Fleming was further examined.

Hon. Dr. Tupper—How near can vessels come to the line?—Half a mile for a vessel of 800 tons. I might almost say 1,000 tons.

I would ask whether the Intercolonial Railway grade on that portion of the line is objectionable?—Not at all. I have already stated that there is no engineering difficulty between Bathurst and Moncton, except the bridging.

Mr. Mackenzie—Yes; but fifty feet to the mile is a high grade?—Not at all. It is higher at other points than that.

Hon. Mr. Holton—How much higher by the line ultimately chosen than by the other?—I cannot tell. It is quite possible that the grade is a true one, but I found generally that the grades given by Major Robinson were average grades, not individual grades.

Mr. Mackenzie—My recollection is very distinct that he states 25 feet to be the maximum? It may be that an easier line could be had at Indian Town to Bathurst. I do not say it could not be had; but the line from Indian Town to Baie Verte could not be easier than the one from Newcastle to Moncton.

You have surmounted the highest part of that land and the grades are necessarily high?—Yes, but we escaped some very deep valleys.

Hon. Mr. Mitchell then stated that he thought that the evidence thus adduced before a Committee of which Mr. Mackenzie was a member ought to have satisfied that gentleman that he was wrong in the statements ascribed to him, that the change of the line had lengthened it from 10 to 11 miles, and to the same extent increased the cost, and the evidence which is now adduced, and which he himself, as a member of the Committee, obtained, must have satisfied him that he made a mis-statement, and he should have corrected it; but he

L'honorable M. Holton—Abstraction faite des autres critères, la route la plus courte est-elle la meilleure?

—Certainement.

Le Président—Ne trouvez-vous pas que c'est un avantage commercial que d'avoir accès aux eaux de marée?

M. MacKenzie fait remarquer: «Mais il ne rejoint pas les eaux de marée.»

M. Fleming continue de répondre aux questions.

L'honorable Dr. Tupper—A quelle distance de la ligne les navires peuvent-ils se rendre?—Un demi-mille pour un navire de 800 tonneaux ... je pourrais même dire de 1,000 tonneaux.

—Je désirerais savoir si le chemin de fer Intercolonial sur cette partie de la ligne accuse une pente trop forte?—Aucunement. J'ai déjà indiqué qu'il n'y a pas de difficulté technique entre Bathurst et Moncton à moins qu'il s'agisse de construire un pont.

M. MacKenzie—Oui, mais cinquante pieds par mille est une forte pente.—Aucunement. La pente est plus forte à d'autres endroits.

L'honorable M. Holton—De combien plus forte pour le tracé définitivement choisi?—Je ne pourrais pas dire. Il est fort probable que le chiffre est juste, mais je me suis rendu compte que les pentes données par le Major Robinson représentent des moyennes et non des cas individuels.

M. MacKenzie—Je me souviens très bien qu'il ait cité vingt-cinq pieds comme maximum? Il est possible que la route soit plus facile d'Indian Town à Bathurst.—Je ne dis pas que ça n'est pas possible, mais la route d'Indian Town à Baie-Verte ne pourrait pas être plus facile que celle de Newcastle à Moncton.

—Vous avez franchi la partie la plus élevée de ce territoire, et les dénivellations sont nécessairement grandes?—Oui, mais nous avons évité quelques vallées très profondes.

L'honorable M. Mitchell déclare alors que la preuve faite devant le comité dont M. MacKenzie faisait partie aurait dû convaincre ce Monsieur qu'il s'était trompé dans ses dires et que le changement apporté au tracé l'avait rallongé de 10 ou 11 milles et avait élevé le coût en proportion; et, par suite de la preuve faite, dont il a pris connaissance en tant que membre du comité, il aurait dû se rendre à l'évidence qu'il avait fait une fausse déclaration et aurait dû la corriger; mais il a attendu en vain une telle rectification, et maintenant il s'insurge contre

had waited in vain for such a correction, and he now indignantly repelled the imputation which several of that gentleman's speeches contains, that the divergence of the line was made in his (Mr. Mitchell's) interest, and for the purpose of enhancing the value of his property and taking it through his shipyard. Mr. Mitchell further stated that such divergence, which is ascribed to those influences, shortens the line from 10 to 12 miles, and lessens the expenses to the same proportionate extent. That gentleman was also wrong in stating that the divergence referred to removed the location of the line from a fertile valley, away from population and business, and took it through a barren wilderness unfit for settlement.

Mr. Mackenzie in speaking thus was not well informed and did not state the facts. The original location of Major Robinson between Bathurst and Miramichi was some twelve to fifteen miles further into the interior, and hence further from population and settlement than the present location, and through land for half its length much the same in character as the former, but, if anything poorer than the present line, while the latter, for the balance of the distance, was through better land than the former, and approaches the Miramichi in close proximity to the only towns or villages upon it, where the centre of trade and populations exists, and in close proximity to sea navigation. This latter point, which Mr. Mackenzie did not consider worthy of notice, Mr. Mitchell deemed of vast importance to the future trade of the place, and when it passed the town of Newcastle, two miles below the crossing of the Miramichi River, it was within a quarter of a mile of ocean navigation, which was fit to float the Allan line of steamers. Had the line crossed at Indian Town, 16 miles further up, as Major Robinson proposed, it would have been that distance further away from sea navigation, and it would have been comparatively needless for the promotion of our fisheries or the commerce of our vast seacoasts. Mr. Mitchell further stated that in the whole distance from Rivière du Loup à Halifax, there were but two points where the Intercolonial Railway touched ports suitable as feeders for the trans-oceanic trade, *viz.*: Restigouche and Miramichi; and it was of vast importance to the future of the road, and to the prosperity and trade of northern New Brunswick, that these points should be made available, and so far from the Government or himself being subject to censure for such a change, he felt satisfied that Parliament and the country only required to know the facts to appreciate fully the advantages which that change of location afforded. In other parts of the road, changes had been effected with advantage. On the Matapédia, for instance, Major Robinson lays down twelve bridges, as required, on passing

l'accusation que renfermaient plusieurs discours de ce Monsieur, à l'effet que la ligne avait été déviée à son profit (celui de M. Mitchell), en vue d'augmenter la valeur de sa propriété, plus précisément son chantier de construction. M. Mitchell expose ensuite que la déviation attribuée à ces influences raccourcit la ligne de 10 à 12 milles et réduit les dépenses dans la même mesure. Ce Monsieur s'est également trompé en déclarant que la prétendue déviation faisait dévier la ligne d'une vallée fertile, loin de la population et des affaires, pour la faire passer par un pays sauvage impropre à la colonisation.

M. Mackenzie en parlant ainsi n'était pas bien informé et n'a pas exposé les faits. Le trajet du Major Robinson entre Bathurst et Miramichi allait douze ou quinze milles plus loin dans les terres et s'éloignait d'autant des centres de peuplement; il traversait sur la moitié de sa longueur une région qui ressemblait beaucoup à la précédente, mais, si on peut les différencier, plus pauvre que la ligne actuelle; cette dernière par contre pour le reste de la distance traversait des meilleures terres et suivait la Miramichi en passant très près des villes et villages sur son parcours, où sont concentrées l'activité commerciale et la population, et avait aussi accès à la navigation maritime. Ce dernier point que M. Mackenzie n'a pas considéré digne d'attention, M. Mitchell l'a jugé très important pour l'avenir commercial de la région: passé la ville de Newcastle deux milles en aval de la rivière Miramichi, la ligne était à moins d'un quart de mille de la navigation de haute mer ou du point d'eau où peuvent se rendre les bateaux-vapeurs de la ligne Allan. Si la ligne avait traversé la rivière à Indian Town, 16 milles en amont, tel que l'a proposé le Major Robinson, elle aurait été éloignée d'autant de la navigation maritime, ce qui aurait constitué un obstacle au développement de nos pêcheries et au commerce de nos vastes côtes. M. Mitchell a en outre ajouté que sur toute la distance de Rivière du Loup à Halifax, il n'y avait que deux endroits où le chemin de fer Intercolonial venait en contact avec des ports pouvant servir à titre local au commerce trans-océanique, soit: Restigouche et Miramichi; et il était très important pour l'avenir de la route, et la prospérité et le commerce du nord du Nouveau-Brunswick que ces endroits existent; il s'en fallait de beaucoup pour que le Gouvernement ou lui-même soient blâmables pour un tel changement et il a la certitude que le Parlement et le pays n'avaient qu'à prendre connaissance des faits pour se rendre compte pleinement des avantages que ce trajet apportait. Des changements heureux ont été faits sur d'autres parties de la route. Sur la Matapédia, par exemple, le Major Robinson prévoit que 12 ponts

through the valley, thus crossing the stream 12 times, while Mr. Fleming succeeded in passing it with but only two crossings. He stated that he was satisfied that Mr. Mackenzie's general charges against the Government were as unfounded as in the particular instances which he had so satisfactorily answered. He was well acquainted with the country and its resources, and he had no hesitation in saying that the line was located in the right place; that the money which it cost would not be thrown into the sea, but would be of vast utility in extending the operations in our immense fisheries, valued at \$15,000,000 per annum, in developing our lumber regions, and in settling our agricultural lands, drawing population to our shores, and generally in enhancing the value of lands and property in that extensive region through which it passed. It had been made a charge against him that he owned lands in Newcastle, which would be enhanced in value by the construction of the road. This he admitted was true; he was the owner of land which would be enhanced in value, as any other lands in the vicinity would be enhanced in value by the construction of the road. But he did not think that any one could fairly point to that as a ground of censure. He had, for the past seventeen years, taken a prominent part in the advocacy of this great public work, not as a matter of local or personal, but a general and public interest, and while he frankly avows the advantages the railway would give to property, he indignantly repudiated the charges that he had, in any way, influenced the direction or location of the road, from personal motives or interest, and thought it unworthy of a prominent public man thus to defame another in his absence as had been done by the gentleman referred to. He regretted exceedingly, he went on to say, that he was not present when the unjustifiable charges to which he referred had been made against him, for he would have immediately given a reply which would have prevented them being circulated so freely. He had never been influenced by personal motives in the course of his public career. For seventeen or eighteen years, he had stood up, time and again, and assumed the same position he did that day with regard to the location of the railway, and he was proud to find that his action had been endorsed by the Parliament of the Dominion and was supported by public opinion. This route took the railway through a greater quantity of good land than it had gone through the valley of the North-West. The traffic that would ere long be created in fresh fish, especially in salmon, would be very large—one establishment, at present, on the Baie des Chaleurs shipped a large quantity of fresh salmon, in ice, by schooners to the American market. When the railway was completed, dozens of such establishments would

seraient nécessaires pour traverser la vallée et passent donc le cours d'eau 12 fois, tandis que M. Fleming réussit à la traverser en ne le passant que deux fois. Il a déclaré être certain que dans l'ensemble les accusations de M. Mackenzie contre le Gouvernement étaient aussi peu fondées que dans les cas particuliers où il les avait réfutées d'une manière si satisfaisante. Il connaît bien le pays et ses ressources, et il n'hésite pas à dire que la ligne se trouve au bon endroit; l'argent qu'on y employait n'est pas dépensé inutilement, mais aidera beaucoup à améliorer la production de nos pêches, évaluées à \$15,000,000 par année, à mieux exploiter nos richesses forestières, à peupler nos terres cultivables, à faire venir la population sur nos rives et, de façon générale, à mettre en valeur nos terres et nos propriétés dans la région très étendue où elle passe. Il a été accusé de posséder des terres à Newcastle qui prendraient de la valeur avec la construction de la voie. Il reconnaît que c'est vrai, il possède du terrain qui prendra de la valeur comme toutes les autres terres aux abords de la ligne, mais il ne croit pas qu'il peut honnêtement être condamné pour ça. Durant les dix-sept dernières années, il a fourni un appui important à cette grande entreprise publique, inspiré par des motifs non d'ordre régional ou personnel, mais général et public; et, bien qu'il reconnaissait franchement les avantages que le chemin de fer présentait pour la propriété, il repoussait avec indignation l'accusation d'avoir influencé d'une façon ou d'une autre l'orientation ou l'emplacement de la route pour des raisons d'intérêt personnel et considérait indigne d'un homme aussi en vue d'en diffamer un autre en son absence comme l'a fait le monsieur dont il est question. Il regrettait beaucoup, continuait-il, de ne pas avoir été présent quand les accusations injustifiables auxquelles il se rapportait, avaient été portées contre lui, parce qu'il les aurait réfutées immédiatement, ce qui les aurait empêché de circuler si librement. Il ne s'était jamais laissé influencer par des motivations personnelles au cours de sa vie publique. En effet, il y a dix-sept ou dix-huit ans, à plusieurs reprises il avait eu à prendre position au sujet du chemin de fer; et il était fier de voir que son action avait reçu l'adhésion du Parlement et du pays et l'appui de l'opinion publique. Cette route faisait passer le chemin de fer par une plus grande quantité de bonnes terres que s'il avait traversé la vallée du Nord-Ouest. Le commerce du poisson frais, surtout celui du saumon, qui sera mis sur pied dans un prochain avenir se fera sur une grande échelle — actuellement un établissement sur la Baie des Chaleurs envoie par goélettes sur le marché américain une grande quantité de saumon frais sur glace. Quand le chemin de fer sera terminé, des douzaines d'établissements de ce genre seront créés et leurs affaires seront fructueuses puisque le coût du transport sera négligeable en

start up and find the business lucrative, since the cost of transportation would be insignificant, compared with what it is now. None could presume, for a moment, to argue that the line was not decidedly the best that could have been adopted. He could certainly say that he had never yet heard a substantial argument to the contrary.

Hon. Mr. Letellier de St Just regretted that no information had been given to show that the gauge adopted was the best.

Hon. Mr. Mitchell said that the question of gauge had received the careful consideration of the Government, and after obtaining the best information possible, they had adopted the 5 feet 6 inches as against the 4 feet 8½ inches. The alteration of the gauge, under existing circumstances, would involve the sacrifice of a large amount of rolling stock now in use on the Government lines in the Maritime Provinces. Nor was it to be expected that the Grand Trunk could alter their gauge to please us.

Hon. Mr. Botsford was in favour of the narrow gauge.

The report was adopted.

Some ordinary business was then transacted, and the House adjourned at six.

On resuming at eight o'clock, the House passed several Bills and then adjourned.

comparaison de ce qu'il est actuellement. Personne n'osera prétendre un instant que cette ligne n'est pas la meilleure qu'on ait pu adopter. Il peut certainement dire qu'il n'a jamais entendu un bon argument à l'effet contraire.

L'honorable M. Letellier de St Just déplore le fait qu'aucun renseignement démontrant que l'entre-rail choisi est le meilleur n'ait été donné.

L'honorable M. Mitchell affirme que le Gouvernement a porté une attention tout à fait particulière à cette question, et que c'est après avoir obtenu les meilleurs renseignements possibles qu'on a préféré la largeur de cinq pieds six pouces à celle de quatre pieds huit pouces et demi. Dans les circonstances actuelles, la modification de l'entre-rail entraînerait l'abandon d'une grande partie du matériel roulant utilisé maintenant sur les lignes gouvernementales dans les provinces Maritimes. De plus, il est peu probable que la compagnie du Grand Tronc puisse modifier son entre-rail afin de satisfaire le Sénat.

L'honorable M. Bostford se déclare en faveur d'un entre-rail étroit.

Le rapport est adopté.

On traite ensuite de quelques affaires courantes; la Chambre s'ajourne à six heures.

La Chambre reprend les débats à huit heures du soir, adopte plusieurs bills et s'ajourne.

THE SENATE

Wednesday, April 12, 1871

The Speaker took the chair at three o'clock.

BRITISH COLUMBIA

Hon. Mr. Campbell reported to the House that he and those members of this House who are members of the Privy Council, had waited on His Excellency the Governor General with the addresses to Her Majesty the Queen, and to His Excellency on the subject of the admission of British Columbia into union with the Dominion of Canada, and that His Excellency was pleased to return the following most gracious answer:

Lisgar,

The Governor General has received the Address to the Queen which the Senate has passed "on the subject of the admission of British Columbia into the union with the Dominion of Canada", and informs the Senate that in accordance with their desire, no time shall be lost in transmitting the Address to Her Majesty's Secretary of State for the Colonies, in order that it may be laid at the foot of the Throne.

Government House

Ottawa, April 11th, 1871

MISCELLANEOUS

The following Bills were read a third time and passed.

Act to enable the Northern Railway to use other lines.

Act to incorporate the Dominion Telegraph Company.

In Committee of the whole, the Election Bill was considered. The verbal amendments proposed by Hon. Mr. Dickey, with reference to the clause relating to Nova Scotia, were adopted.

Hon. Mr. Letellier de St Just proposed an amendment to the clause relating to the closing of houses of entertainment on polling days: that the words "or other houses" be added.

Hon. Mr. Campbell opposed the amendment, as it would prevent voters from a distance obtaining necessary subsistence. The amendment was lost.

Hon. Mr. Letellier de St Just objected to Bills being passed without being distributed to the members.

LE SÉNAT

Le mercredi 12 avril 1871

La séance est ouverte à trois heures.

COLOMBIE BRITANNIQUE

L'honorable M. Campbell fait rapport à la Chambre qu'il s'est rendu, ainsi que ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil Privé, auprès de Son Excellence le Gouverneur-Général, avec les adresses à Sa Majesté la Reine, et à Son Excellence, au sujet de l'admission de la Colombie-Britannique au sein de l'union avec le Canada, et qu'il a plu à Son Excellence de faire la très gracieuse réponse qui suit:

Lisgar,

Le Gouverneur-Général a reçu l'adresse à la Reine passée par le Sénat, «au sujet de l'admission de la Colombie Anglaise au sein de l'union avec la Puissance du Canada», et informe le Sénat que conformément à son désir, l'adresse sera transmise sans délai au Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies, afin qu'elle soit mise au pied du Trône.

Hôtel du Gouvernement

Ottawa, 11 avril 1871.

DIVERS

Les bills suivants sont lus pour la troisième fois et adoptés.

Acte pour autoriser la compagnie de chemin de fer du Nord du Canada à exploiter des lignes de chemin de fer appartenant à d'autres compagnies.

Acte pour incorporer la compagnie de télégraphe de la Puissance.

Le bill relatif aux élections est discuté en comité général. L'honorable M. Dickey propose des amendements à l'article relatif à la Nouvelle-Écosse; ces amendements sont agréés.

L'honorable M. Letellier de St Just propose un amendement à l'article relatif à la fermeture des lieux de divertissement les jours de scrutin; il s'agit d'ajouter «ou autres lieux de ce genre».

L'honorable M. Campbell s'oppose à l'amendement car il pourrait empêcher les votants qui viennent de loin de se nourrir et de se loger convenablement. L'amendement est rejeté.

L'honorable M. Letellier de St Just s'oppose au fait que des bills sont passés sans être au préalable distribués aux membres.

Hon. Mr. Campbell said it arose from the economical arrangement of the Joint Committee on Printing.

Hon. Mr. Aikins assured the House that the printer had performed the work submitted to him for both the House and for departments in a most satisfactory manner, and so long as he did not complain of the price of the contract, the House had no reason to complain. The contractor had done more printing in the past two months than had been done in any previous twelve months.

Hon. Mr. Skead argued that the contractor had obtained large plant and several presses to do the work, and thought he should be better paid. This was his only objection to the present system.

The Election Bill was then read a third time.

Several Bills from the Commons were advanced a stage.

The Act incorporating the Mutual Insurance Company of Canada, (Hon. Mr. Sanborn moving several amendments which were lost); and the Act to incorporate the Fredericton and St. Mary's Bridge Company were read a third time.

Hon. Mr. Campbell in reply, stated that no day was yet fixed for prorogation.

Some other business was transacted and the House adjourned.

L'honorable M. Campbell affirme que cette situation est attribuable au budget limité du comité mixte des travaux d'impression.

L'honorable M. Aikins assure la Chambre que l'imprimeur a accompli de manière très satisfaisante le travail qui lui a été soumis pour les deux Chambres et pour des ministères; étant donné qu'il ne s'est pas plaint des clauses monétaires de son contrat la Chambre n'a aucune raison d'exprimer son mécontentement. Cet entrepreneur a imprimé davantage de documents dans les deux derniers mois que pendant n'importe quelle période de douze mois.

L'honorable M. Skead déclare que l'imprimeur doit être mieux rémunéré car il a obtenu de meilleures installations et plusieurs presses pour faire son travail. C'est la seule objection soulevée par M. Skead à propos des travaux d'impression.

Le bill est lu pour la troisième fois.

Plusieurs bills provenant des Communes franchissent une nouvelle étape.

L'Acte incorporant la compagnie d'assurance mutuelle du Canada. (L'honorable M. Sandborn propose plusieurs amendements qui sont rejetés).

L'Acte pour incorporer la compagnie du pont de Fredericton et Saint Mary est lu pour la troisième fois.

L'honorable M. Campbell en guise de réponse, affirme qu'aucune date n'a encore été fixée pour la prorogation.

On traite ensuite de quelques affaires courantes puis la Chambre s'ajourne.

THE SENATE

Thursday, April 13, 1871

The **Speaker** took the chair at 11 o'clock.

A number of Bills were passed and sent to the Commons.

The House adjourned at half-past one, and re-assembled at three, when a large amount of business was transacted.

The House adjourned at six and resumed at eight o'clock.

All the business on this day was of a routine character, for which, see Journals of Senate.

LE SÉNAT

Le jeudi 13 avril 1871

Le **Président** ouvre la séance à onze heures de l'avant-midi.

Un certain nombre de bills sont adoptés et envoyés aux Communes.

La Chambre s'ajourne à une heure et demi de l'après-midi et reprend les débats à trois heures. On passe alors à l'étude de plusieurs affaires courantes.

La Chambre s'ajourne à six heures et les débats reprennent à huit heures.

Cette journée est consacrée aux affaires courantes ordinaires dont on peut trouver le compte-rendu dans les journaux du Sénat.

THE SENATE

Friday, April 14, 1871

The Speaker took the chair at 11 o'clock.

THE HIGH COMMISSION

Hon. Mr. Ryan asked whether it is the intention of the Government—in the event of the Joint High Commission, now assembled at Washington, coming to any agreement or making any recommendation with reference to the question of the fisheries, or of the disputed occupation of the Island of St. Juan—to take such steps as may be requisite in order to afford the Parliament of the Dominion full information and an opportunity of expressing its opinion on these subjects, previous to concurrence or adoption by Government of any such agreement or recommendation of the aforesaid High Commission.

Hon. Mr. Campbell replied that the Dominion Parliament would have full information on the subject.

MISCELLANEOUS

On the Bill respecting Metric Weights and Measures, Hon. Mr. Ryan expressed his regret that so important a measure should be brought up at that stage of the Session. He proposed some amendments which were adopted. The bill was passed as amended.

A number of Bills came down from the Commons and were passed in due form.

ROYAL ASSENT

The House was adjourned during pleasure, and subsequently resumed at three o'clock.

His Excellency the Right Honourable John, Baron Lisgar, of Lisgar and Bailieborough, in the County of Cavan, Ireland, in the Peerage of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and a Baronet, one of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, Knight Grand Cross of the Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint George, Governor General of Canada, and Governor and Commander-in-Chief of the Island of Prince Edward, etc., etc., etc., being seated in the Chair on the Throne.

The Honourable the Speaker commanded the Gentleman Usher of the Black Rod to proceed to the House of Commons and acquaint that House "it is His Excellency's pleasure they attend him immediately in this House".

LE SÉNAT

Le vendredi 14 avril 1871

La séance est ouverte à onze heures.

LA HAUTE COMMISSION

L'honorable M. Ryan demande si le Gouvernement a l'intention au cas où la haute commission conjointe qui tient maintenant ses assises à Washington, en venait à une entente ou formulait des recommandations au sujet des pêcheries ou de l'occupation contestable de l'île de St. Juan, de prendre les mesures requises afin de fournir au Parlement de la Puissance tous les renseignements nécessaires ainsi que l'occasion d'exprimer son opinion sur ces questions, avant que le Gouvernement ne donne son assentiment ou n'adopte les recommandations de la haute commission précitée.

L'honorable M. Campbell répond que le Parlement de la Puissance obtiendrait tous les renseignements dont il aurait besoin.

DIVERS

A propos du bill concernant le système métrique des poids et des mesures, l'honorable M. Ryan regrette qu'un point si important soit soulevé à ce stade-ci de la session. Il propose certains amendements qui sont adoptés. Le bill est passé tel qu'amendé.

Un certain nombre de bills provenant des Communes sont adoptés en bonne règle et due forme.

SANCTION ROYALE

Puis le Sénat s'ajourne à loisir et par la suite reprend ses travaux à trois heures.

Son Excellence le Très-Honorable John, Baron Lisgar, de Lisgar et Bailieborough, comté de Cavan, Irlande, de la Pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et Baronnet, l'un des Membres du Très-Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier Grand'-Croix de l'Ordre Très-Honorable du Bain, Chevalier Grand'-Croix de l'Ordre Très-Distingué de St. Michel et St. George, Gouverneur-Général du Canada, et Gouverneur et Commandant en chef de l'île du Prince-Édouard, etc., etc., etc., étant assis dans le fauteuil sur le Trône.

L'honorable Président a ordonné au gentilhomme huissier de la verge noire de se rendre à la Chambre des Communes, et d'informer cette Chambre «que c'est le plaisir de Son Excellence que les Commu-

Who being come, with their Speaker.

The Clerk of the Crown in Chancery read the titles of the Bills to be passed severally.

The following Bills were assented to, in Her Majesty's name, by His Excellency the Governor General:

An Act for the prevention of corrupt practices in relation to the collection of the Revenue.

An Act to establish one uniform currency for the Dominion of Canada.

An Act to prolong, for a certain time, the term allowed for the redemption of rents reserved on certain Indian lands in the Township of Dundee.

An Act to extend the provisions of the Act authorizing the imposition and collection of harbour dues by the Corporation of the Town of Owen Sound.

An Act to indemnify the members of the Executive Government, and others, for the unavoidable expenditure of public money, in excess of the Parliamentary grant, incurred in repelling the threatened invasion of the Fenians in 1870.

An Act to amend and explain the Act to amend the charter of the Ontario Bank.

An Act to incorporate the Ontario and Quebec Railway Company.

An Act to incorporate the Mutual Life Association of Canada.

An Act to make further provision for the Government of the North-West Territories.

An Act for more effectually preventing the desertion of seamen in the Port of Quebec.

An Act to amend the Act 33 Victoria, chap. 40, respecting the settlement of the affairs of the Bank of Upper Canada.

An Act respecting the loan authorized by the Act 32 and 33 Victoria, chap. 1, for the purpose of paying a certain sum to the Hudson's Bay Company.

An act further to amend the Acts respecting the improvement and management of the Harbour of Quebec.

nes se rendent immédiatement auprès d'elle dans la salle du Sénat.»

Laquelle étant venue avec son Président;

Le greffier de la Couronne en Chancellerie a lu les titres des bills à être passés comme suit:

Les Bills suivants sont adoptés, au nom de Sa Majesté, par Son Excellence le Gouverneur Général:

Acte pour prévenir la corruption relativement à la perception du revenu.

Acte pour établir un système monétaire uniforme pour la Puissance du Canada.

Acte pour prolonger, pendant un temps limité, le délai fixé pour le rachat des rentes dont sont grevées certaines terres des Sauvages dans le township de Dundee.

Acte pour étendre les dispositions de l'acte pour autoriser la corporation de la ville d'Owen Sound à imposer et percevoir certains péages de havre.

Acte exonérant les membres du gouvernement exécutif et autres de toute responsabilité à l'égard de la dépense inévitable de deniers publics, en sus du crédit parlementaire, encourue pour repousser l'invasion projetée par les feniens en mil huit cent soixante-dix.

Acte pour amender et expliquer l'acte amendant la charte de la banque Ontario.

Acte pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.

Acte pour incorporer l'association d'assurance mutuelle sur la vie du Canada.

Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des territoires du Nord-Ouest.

Acte pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots dans le port de Québec.

Acte pour amender l'acte trente-trois Victoria, chapitre quarante, concernant le règlement des affaires de la banque du Haut-Canada.

Acte concernant l'emprunt autorisé par l'acte 32 et 33 Vict., chap. I, dans le but de payer une certaine somme d'argent à la compagnie de la Baie d'Hudson.

Acte pour amender de nouveau les actes relatifs à l'amélioration du havre de Québec, et à son administration.

An Act further to amend the Act respecting fishing by foreign vessels.

An Act to amend the Acts relating to duties of Customs.

An Act to incorporate the Sault St. Mary Railway and Bridge Company.

An Act respecting certain officers of the Trinity House of Quebec.

An Act to incorporate the Isolated Risk Fire Insurance Company of Canada.

An Act to incorporate the Montreal and City of Ottawa Junction Railway Company.

An Act to amend the Insolvency Act of 1869.

An Act to incorporate The Confederation Life Association.

An Act to amend the Census Act.

An Act to incorporate the Kingston and Pembroke Railway Company.

An Act to extend to the province of New Brunswick, the operation of the Act of the Legislature of the late Province of Canada, concerning the Synod of the Church of England in Canada.

An Act concerning the Vaudreuil Railway Company.

An Act to incorporate the Western Bank.

An Act to incorporate the Metropolitan Bank.

An Act to comprise in one Act the financial affairs of the Great Western Railway Company.

An Act to incorporate the Bedford District Bank.

An Act to amend the Act incorporating the Sun Insurance Company of Montreal.

An Act to incorporate the Bank of Liverpool.

An Act to authorize the incorporated Village of Trenton to impose and collect harbour dues, and for other purposes.

An Act relating to the Commercial Bank of New Brunswick.

Acte pour amender de nouveau l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.

Acte pour amender les actes relatifs aux droits de douane.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer et du pont du Sault Ste. Marie.

Acte concernant certains officiers de la Maison de la Trinité de Québec.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne d'assurance contre les risques isolés du feu.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de jonction entre Montréal et la cité d'Ottawa.

Acte pour amender l'acte de faillite, 1869.

Acte pour incorporer l'association d'assurance sur la vie dite de la Confédération.

Acte pour amender l'acte du recensement.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke.

Acte pour étendre à la province du Nouveau-Brunswick, l'effet de l'acte de la législature de la ci-devant province du Canada relatif au synode de l'église d'Angleterre en Canada.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Vaudreuil.

Acte pour incorporer la banque de l'Ouest.

Acte pour incorporer la banque Métropolitaine.

Acte pour incorporer dans un seul et même acte les affaires financières de la compagnie du Grand chemin de fer Occidental.

Acte pour incorporer la banque du district de Bedford.

Acte pour amender l'acte pour incorporer la compagnie d'assurance de Montréal, dite du Soleil.

Acte pour incorporer la banque de Liverpool.

Acte pour autoriser la corporation du village de Trenton à imposer et percevoir des droits de havre, et pour d'autres fins.

Acte relatif à la banque commerciale du Nouveau-Brunswick.

An Act to incorporate the Dominion Telegraph Company.

An Act to authorize the Northern Railway Company of Canada to make agreements for the leasing, using and working of the lines of railway of other companies.

An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec.

An Act to make provision for validating certain premium notes taken or held by Mutual Fire Insurance Companies.

An Act to amend the Act respecting Insurance Companies.

An Act to authorize the sale of the Oakville Harbour.

An Act to extend to the province of Manitoba certain of the Criminal Laws now in force in the other provinces of the Dominion.

An Act to incorporate the Fredericton and Saint Mary's Bridge Company.

An Act in relation to the Library of Parliament.

An Act to authorize the sale or lease of the Rockwood Asylum to the province of Ontario.

An Act relating to Banks and Banking.

An Act to incorporate the Mutual Insurance Company of Canada.

An Act to extend the Act respecting the Militia and defence of the Dominion of Canada.

An Act to make temporary provision for the election of Members to serve in the House of Commons of Canada.

An Act to amend the Act further securing the independence of Parliament.

An Act to provide additional facilities for depositing Savings at Interest with the security of the Government, and for the issue and redemption of Dominion Notes.

An Act to amend the Inland Revenue Act, 1868, and to alter the duties of Excise chargeable in the province of Manitoba.

An Act to amend the Act 31 Victoria, chap. 66, respecting Aliens and Naturalization.

Acte pour incorporer la compagnie de télégraphe de la Puissance.

Acte pour autoriser la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada à conclure certains arrangements relatifs à la location, à l'usage et à l'exploitation des lignes de chemin de fer appartenant à d'autres compagnies.

Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec.

Acte pour établir des dispositions dans le but de valider certains billets de prime pris ou possédés par des compagnies d'assurance mutuelle contre le feu.

Acte pour amender l'acte concernant les compagnies d'assurance.

Acte pour autoriser la vente du havre d'Oakville.

Acte pour étendre à la province de Manitoba certaines lois criminelles maintenant en vigueur dans les autres provinces de la Puissance.

Acte pour incorporer la compagnie du pont de Fredericton et St. Mary's.

Acte relatif à la bibliothèque du Parlement.

Acte pour autoriser la vente ou le louage de l'asile de Rockwood à la province d'Ontario.

Acte concernant les banques et le commerce de banque.

Acte pour incorporer la compagnie d'assurance mutuelle du Canada.

Acte pour étendre l'opération de l'acte concernant la milice et la défense de la Puissance du Canada.

Acte pour établir des dispositions temporaires pour l'élection des membres de la Chambre des communes du Canada.

Acte pour amender l'acte pour mieux assurer l'indépendance du Parlement.

Acte pour faciliter davantage le dépôt d'épargnes à intérêt avec la garantie du gouvernement ainsi que l'émission et le remboursement des billets de la Puissance.

Acte pour amender l'acte du revenu de l'intérieur, 1868, et pour modifier les droits de douane imposables dans la province de Manitoba.

Acte pour amender l'acte 31 Victoria, chapitre 66, concernant les étrangers et la naturalisation.

An Act respecting the force and effect of the Acts of the Parliament of Canada, in and in relation to the province of Manitoba, and the colony of British Columbia when it becomes a province of the Dominion.

An Act to continue for a limited time the Acts therein mentioned.

An Act to make provision for the detention of female convicts in Reformatory prisons in the province of Quebec, and for other purposes, relating to prisons in that province.

An Act to enable Railway Companies to provide the necessary accommodation for the increasing traffic over their railways and to amend The Railway Act 1868.

An Act respecting certain Savings Banks in the provinces of Ontario and Quebec.

An Act to render permissive the use of the metric or decimal system of Weights and Measures.

Then the Honourable the Speaker of the House of Commons addressed His Excellency the Governor General as follows:

May it please Your Excellency,

In the name of the Commons, I present to Your Excellency a Bill, intituled, "An Act for granting to Her Majesty certain sums of money required to defray certain expenses of the Public Service for the financial years ending, respectively, the 30th June, 1871, and the 30th June, 1872", to which I humbly request Your Excellency's assent.

To this Bill, the Royal Assent was signified in the following words:

In Her Majesty's name, His Excellency the Governor General thanks her loyal subjects, accepts their benevolence, and assents to this Bill.

PROROGATION

Then His Excellency the Governor General was pleased to deliver the following Speech:

Honourable Gentlemen of the Senate:

Gentlemen of the House of Commons:

In releasing you from further attendance in Parliament, I beg leave to express my warm acknowledgements for the diligence with which you have applied yourselves to the discharge of your public duties.

Acte relatif à la force et à l'effet des actes du Parlement du Canada dans et relativement à la province de Manitoba et à la colonie de la Colombie-Britannique, lorsque cette dernière constituera une province de la Puissance.

Acte pour continuer pendant un temps limité certains actes y mentionnés.

Acte pour établir certaines dispositions au sujet de la détention des condamnés dans les prisons de réforme de la province de Québec, et pour d'autres objets relatifs aux prisons dans cette même province.

Acte pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer de pourvoir aux besoins du trafic croissant sur leur chemin de fer et pour amender l'acte des chemins de fer, 1868.

Acte relatif à certaines banques d'épargne dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Acte pour rendre facultatif l'usage du système métrique ou du système décimal des poids et mesures.

L'honorable président de la Chambre des Communes a alors adressé la parole à Son Excellence le Gouverneur-Général comme suit:

Qu'il plaise à votre excellence:

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence un bill intitulé: «Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les années fiscales expirant le trentième jour de juin 1871 et le trentième jour de juin 1872, que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

Sur ce bill, le greffier de cette Chambre, par ordre de Son Excellence, a alors dit:

«Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur-Général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance, et sanctionne ce bill».

PROROGATION

Alors, il a plu à Son Excellence le Gouverneur-Général de prononcer le discours suivant:

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes,

En mettant fin à nos travaux parlementaires, permettez-moi d'exprimer ma vive reconnaissance pour la diligence que vous avez mise dans l'exécution de vos devoirs publics.

The Session has been brief, but work of importance has been accomplished, and I may congratulate you on the prospect which it foreshadowed, that in the future, the Session of the Parliament of the Dominion will not make the inconvenient demands on the time of the members which it has done in the past.

The arrival in Ottawa of the representatives elected to serve for the province of Manitoba, and their taking their seats in Parliament, mark signally the completion of the Union of that province with the Dominion.

The criminal, militia and other statute laws, not in their nature inapplicable to Manitoba, have been extended to that province.

The regulations for the survey and granting of lands in Manitoba were modelled on a system tested by experience, and will, by their liberality, offer a free home to all, without restriction, who desire to settle in the country and avail themselves of the advantages held out to them.

It shall be one of my earliest cares, during the recess, to take steps to negotiate, on equitable principles, with the Indian tribes in Manitoba and the North-West Territory, in order to quiet their titles to lands.

The Session which we are now closing has witnessed the consummation of the union of Manitoba, and the adoption of the necessary initial measures to facilitate and ensure the admission of British Columbia into the Dominion.

The Addresses passed by the Senate and House of Commons have been sent forward to the Secretary of State for the Colonies, for submission to Her Most Gracious Majesty, and I trust Parliament will, at its next Session, have the satisfaction of viewing as an accomplished fact the union of all Her Majesty's continental possessions in North America, an object, the attainment of which, even the most sanguine advocates of Confederation did not anticipate for many years to come.

I cherish the expectation that the result of the census will demonstrate that the several provinces of the Dominion have made a rapid advance in population and in all the elements of material prosperity during the last decade.

The fisheries question is still under the consideration of the Joint High Commission at Washington, and I am confident that every effort is being made to secure such a result as will meet the reasonable expectations of the Canadian people, and tend to the preservation

La session a été courte, mais elle a produit des résultats d'une grande importance, et je puis vous féliciter de la perspective qu'offre l'avenir que les sessions du Parlement de la Puissance n'exigeront pas de la part des membres les mêmes gênants sacrifices de temps que par le passé.

L'arrivée à Ottawa des représentants élus pour servir en Parlement pour la province de Manitoba, et la prise de leurs sièges en Chambre, forment d'une manière signalée le couronnement de l'union de cette province avec la Puissance.

Les lois criminelles de milice et autres actes législatifs qui, de leur nature, n'étaient pas inapplicables à Manitoba, ont été étendus à cette province.

Les règlements pour l'arpentage et la concession des terres ont été modelés sur un système qui a eu l'épreuve de l'expérience, et offriront, par leur libéralité, un foyer libre et sans restriction à tous ceux qui désirent s'établir dans le pays, et profiter des avantages qu'il leur présente.

Ce sera un de mes premiers soins pendant la vacance que de prendre des mesures propres à en venir à des négociations sur des principes équitables avec les tribus indiennes de Manitoba et du Territoire du Nord-Ouest, en vue de régler leurs titres aux terres.

La session que nous closons aujourd'hui, a vu se consommer l'union de Manitoba, et l'adoption des mesures préliminaires nécessaires pour faciliter et assurer l'admission de la Colombie-Britannique dans la Puissance.

Les adresses passées par le Sénat et la Chambre des communes ont été transmises au Secrétaire d'État des Colonies pour être soumises à Sa Très Gracieuse Majesté, et j'espère que le Parlement, à sa prochaine session, aura la satisfaction de voir, comme fait accompli, l'union de toutes les possessions continentales de Sa Majesté, dans l'Amérique du Nord, objets que les plus ardents avocats de la Confédération ne se flattaient pas d'atteindre avant plusieurs années à venir.

J'aime à espérer que le résultat du recensement démontrera que les diverses provinces de la Puissance ont fait de rapides progrès en population, et dans tous les éléments de la prospérité matérielle pendant la dernière décennie.

La question des pêcheries est encore sous la considération de la haute commission conjointe à Washington et j'ai la confiance qu'on fera tous les efforts possibles pour arriver à un résultat de nature à répondre à l'attente du peuple canadien, et à tendre au maintien de

of lasting amity and good feeling between Great Britain and the United States.

Gentlemen of the House of Commons:

I tender you my thanks for the readiness with which you have granted the supplies for the present year.

Honourable Gentlemen, and Gentlemen:

We have abundant cause for rejoicing at the present moment in the favourable state of the revenue and the thriving condition of many branches of national industry. I gratefully acknowledge the loyalty of the people, and the spirit of order and respect for the law which prevail in every part of the country, and I pray with all humility that these blessings may be of long continuance, and that He, from whom all good proceeds, may vouchsafe to look with favour on this Dominion.

Then the Honourable Speaker of the Senate said:

Honourable Gentlemen of the Senate:

Gentlemen of the House of Commons:

It is His Excellency the Governor General's will and pleasure that this Parliament be prorogued until Thursday, the twenty-fifth day of May, next, to be here holden; and this Parliament is accordingly prorogued until Thursday, the twenty-fifth day of May, next.

relations amicales et de sentiments de bienveillance permanents entre la Grande-Bretagne et les États-Unis.

Messieurs de la Chambre des Communes:

Je vous offre mes remerciements pour la bonne volonté avec laquelle vous avez voté les subsides pour la présente année.

Honorables Messieurs et Messieurs:

Nous avons tout lieu de nous réjouir dans le moment actuel de l'état favorable du revenu, et de la position florissante de nombre de branches de l'industrie nationale. Je reconnais avec gratitude la loyauté du peuple et l'esprit d'ordre et de respect pour la loi, qui règne dans toutes les parties du pays, et je prie Dieu en toute humilité que ces heureuses dispositions soient de longue durée, et que l'auteur de tout veuille jeter un œil favorable sur cette Puissance.

L'honorable Président a alors dit:

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes:

C'est la volonté et le plaisir de Son Excellence le Gouverneur-Général de proroger ce Parlement à jeudi le vingt-cinquième jour de mai prochain, pour être ici tenu, et ce Parlement est en conséquence prorogé à jeudi, le vingt-cinquième jour de mai prochain.

***INDEX
SENATE DEBATES
FOURTH SESSION, FIRST PARLIAMENT
1871**

*La version française de l'index suit la version anglaise à la page 341.

*INDEX
SENATE DEBATES
FOURTH SESSION, FIRST PARLIAMENT
1871

Abbreviations: 1r., 2r., 3r.= first, second, third reading. amdt. = amendment. com. = committee. corres. = correspondence. Govt. = government. H. of C. = House of Commons. M. = motion. qu. = question. R.A. = Royal Assent. ref. = referred.

N.B.: THE DEBATES HERE INDEXED HAVE BEEN COMPILED FROM CONTEMPORARY NEWSPAPER ACCOUNTS AND ARE, THEREFORE, IN NO SENSE OFFICIAL. THERE ARE CERTAIN BILLS INDEXED FOR WHICH ONLY THE FIRST, SECOND OR THIRD READING AND ROYAL ASSENT ARE INDICATED, THERE BEING NOT MENTION IN THE TEXT OF OTHER READINGS ANY PERSON WISHING TO CHECK THE INFORMATION REGARDING OTHER READINGS FOR SUCH BILLS CAN DO SO BY CONSULTING THE OFFICIAL JOURNALS OF THE SENATE FOR 1870.

Acts Continuation Bill
R.A., 321

Acts of Parliament of Canada, Force and Effect Bill
R.A., 321

Aikins, Hon. J.C.
Geological report, 96, 107, 145
Printing Joint Committee, 315
Provinces, troops, withdrawal, 107
Returns, 87

Aliens and Naturalization Bill
R.A., 320

Allan, Hon. G.W.
Arbitration, Ontario and Quebec, 41
British Columbia, resolutions, 119-20, 214-8
Harbor dues, 134-5, 140
Mutual Life Association of Canada, Bill, 85, 96-7

Arbitration
See Ontario and Quebec Provinces

Armand, Hon. Mr.
Throne Speech, Address in Reply, 14-5

Baie Verte Canal
Survey, 295

Bank of Upper Canada Amendment Bill
1r., 295, 3r., 298, R.A., 318

Banking, Commerce and Railways Committee

Montreal and City of Ottawa Junction Railway Company Bill, report, 137

Ontario and Quebec Railway Bill, report, 151

Quorum, report, 29

Banks and Banking Bill

3r., am., 198, R.A., 320

Bedford District Bank Incorporation Bill

3r., 295, R.A., 319

Benson, Hon. J.R.

British Columbia, resolutions, 261-2

Bible Society (Montreal, Quebec)

Petition, 29

Bills, Government bills initiated in the Commons, See also individual titles

Acts continuation Bill, R.A., 321

Acts of Parliament of Canada, Force and Effect Bill

Aliens and Naturalization Bill

Bank of Upper Canada Amendment Bill

Banks and Banking

Bedford District Bank Incorporation

Census Act Amendment Bill

Commercial Bank of New Brunswick

Confederation Life Association

Currency Bill

Customs Duties

Dominion Telegraph Company Bill

Dundee Indian Lands Redemption

Election Bill

Female Convicts Detention in Prison

Fishing by Foreign Vessels

Fredericton and St. Mary's Bridge

Great Western Railway Company's Financial Affairs

House of Commons, Temporary provision for election of Members

Hudson's Bay Company Loan

Independence of Parliament Further Security

Inland Revenue Act, 1868, Amendment Bill

Insolvent Act, 1869, Amendment

Insurance Companies Act Amendment Bill

Isolated Risk Fire Insurance Company of Canada

Kingston and Pembroke Railway Bill

Kingston Board of Trade

Library of Parliament

Liverpool Bank Incorporation

Members' Indemnity for Fenian Invasion Expenses

Metric Weights and Measures

Metropolitan Bank Incorporation

Militia and Defence Extension

Mutual Fire Insurance Companies Premium Notes Validating Bill

Mutual Insurance Company of Canada Bill

Northern Railway Company's Agreement with other Railways

Oakville Harbor Sale Bill

Ontario and Quebec Railway

Ontario Bank Charter Amendment Bill

Owen Sound Harbor Dues Bill

Quebec Harbor

Quebec Port Warden Appointment

Railway Act of 1868, Amendment Bill

Revenue Collection Corrupt Practices Prevention Bill

Rockwood Asylum

Savings at Interest with Government facility Bill

Bills, Government bills initiated in the Commons, See also individual titles

Savings Banks in Ontario and Quebec Bill
 Sault St. Mary Railway and Bridge Bill, 2r., 300
 Sun Insurance Company of Montreal Incorporation
 Toronto Corn Exchange Association
 Trenton Harbor Dues Bill
 Vaudreuil Railway
 Western Bank Incorporation
 Windsor Board of Trade

Bills, Private

Petitions, 85, 116
 Reports, time extended, 145, 295

Bills, See also individual titles

Church of England Synod Act to New Brunswick Extension Bill
 Fishing by Foreign Vessels
 Manitoba, Criminal Laws Extension to
 Mutual Life Association of Canada, Bill to incorporate
 North Shore Railway Company's Drawbridge Construction Exemption Bill
 North West Territories Government Bill
 Quebec Trinity House, Officers Bill
 Railway Company's Exemption from Building Drawbridges
 Seamen's Desertion at Quebec Prevention Bill

Botsford, Hon. A.E.

Bouchette memorial, 143
 British Columbia, 121-2, 258-61
 Fisheries, 25, 49
 New Brunswick Synod Bill, 129
 Postal service, 61, 90

Bouchette, Joseph

Memorial, 143-4

Bourinot, Hon. John

Cape Breton, 92-3, 102
 Postal service, Inman Line, 81-2, 89
 St. Peter's Canal, 59

British Columbia

Climate and nature of soil, natural resources, 210-2, 238-41, 254-5, 264
 Financial arrangements, 153-5, 175, 189-90, 224, 247, 253-4, 271
 Information, Mr. Hazen, qu. 131-2
 Representation in Parliament, 152-3, 163-4, 175-6, 181-2, 190, 196, 202-3, 209, 224, 227-8, 242, 247, 250, 253, 266-7, 270-1
 Resolutions to unite British Columbia with Canada
 Address to Queen's Excellent Majesty, 283-94
 His Excellency's answer, 314
 Amendments proposed
 Letellier de St. Just, Hon. Mr., 165, 188, 214, 249, 262, 269, 281
 Sanborn, Hon. Mr., 281-3
 Constitutionality, 181, 190, 196, 266-7
 Opposition, 161-2, 188, 220-1, 226, 229-31, 255-6, 259, 266
 Special committee, 283
 Study by both Houses, 57, 107, 109-10, 116-25
 Support, 170-80, 193-4, 214-8, 223-4, 226-8, 244-5, 249-50, 259, 262, 269-70
 Terms, text, 284-8
 Union with Canada
 Advantages, 172-3, 244-5
 Great Britain, interest, 174-5
 Telegrams, 123-4
 See also Canadian Pacific Railway

Bureau, Hon. J.-O.

- Manitoba, M., 145-7
- North West Territories Government Bill, 82
- Regatta, Lachine, 63, 76

Campbell, Hon. Alexander

- Address to His Excellency, 23
- Adjournment, 127
- Bouchette memorial, 144
- British Columbia, resolutions, 57, 109-10, 116-8, 124-5, 129-33, 151-61
- British copyrights, 56
- Canal Commission, 111
- Cape Breton, 92
- Census Act Amendment Bill, 95
- Committees
 - M., 26-7
 - Nominations, 28
- Currency Bill, 147-50
- Deceased senators, 5-6
- Election Bill, 314
- False Bay Beach, 296
- Fenian invasion, M., 137-8
- Fisheries, 25-6, 72-6
- Harbour dues, 138-9
- Interest rate, 137
- Judges, salaries, 99
- Library of Parliament
 - Committee, report, 144
 - Remuneration, M., 56-7
- Lieutenant-governors, salaries, 108-9
- Manitoba, Criminal Laws Extension to, Bill, 79-80, 93
- Manitoba, disturbances, 113, 147
- Ministry, appointment, 22
- North Shore Railway Company Bill, 94, 105
- North West Territories Government Bill, 63, 80, 82-4
- Postal service, 60-1, 90
- Railway Company's Exemption from Building Drawbridges Bill, 129, 141-2
- Railways, 64, 72
- Revenu Collection Corrupt Practices Prevention Bill, 115
- St. Peter's Canal, 59-60
- Senators, mileage and indemnity, M., 298
- Throne Speech, comments, 17-9

Canadian Pacific Railway

- British Columbia, land grant, 155-6, 162, 188, 207-8
- Chief Government Engineer, report extracts, 275-8
- Construction
 - Advantages, 177-8, 193, 199-200, 206, 234-5, 259-61
 - Completion, time limit, 179, 204, 228, 230, 237-8
 - Cost, financing, comments, 157-69, 175, 178, 184-7, 197-8, 207-8, 218-20, 221, 224, 236-7, 247-8, 264-6, 269, 271-8
 - Opposition, 161-9, 218-20, 225, 247-9
 - Private companies, 187, 198, 205, 236-7, 256, 272
 - Support, 175-80, 191-3, 209-14, 222-3, 260-1
- Great Britain, interests, assistance, 177-8, 183, 192, 201, 261
- Immigrants, influence, 257
- Resolution, interpretation, 156-7, 228-9
- Rockies, obstacle, 209-10
- Surveys, necessity, 229, 264
- United States
 - Comparison, 208-9, 224-5, 238-9, 276
 - Link, 205-7, 209-10, 217, 226, 229, 245, 273-4
 - Valley of the Ottawa, Red River, 212-3, 225

-
- Canal Commission**
Reports, 63-5, 111
- Cape Breton**
Harbors, work, 92-3
- Census Act Amendment Bill**
2r., com., 95, amdt., 106, 3r., 109, amdt., 113, R.A., 319
- Chapais, Hon. J.-C.**
British Columbia, resolutions, 162, 202-14
Rivière Ouelle, Post Office, 77-9
- Christie, Hon. David**
Arbitration, Ontario and Quebec, 40
British Columbia, resolutions, 160, 250-6
Corporal punishment, M., 299
- Church of England Synod Act to New Brunswick Extension Bill**
111, 2r., com., 115, 126, 3r., passed, 128, R.A., 319
- Churchill, Hon. Mr.**
Harbor dues, 141
- Commercial Bank of New Brunswick Bill**
2r., 298, R.A., 319
- Committees, Standing**
Appointment, nominations, 26-7, 28, 29
- Confederation**
Advantages, 169-72, 215-6
- Confederation Life Association Bill**
144, R.A., 319
- Contingent Accounts Committee**
Garneau, Alfred, Translator, letter, 299
- Copyright**
Canadian reprints of British works, M., 53-6
- Corporal Punishment**
Information, M., 299
- Currency**
Assimilation, 104, 112-3, 130, 147-50
Uncurrent Nova Scotia notes, 116, 130-1
- Currency Bill**
130, 2r., com., 147-50, R.A., 318
- Customs Duties Bill**
1r., 295, 2r., 197, 3r., 298, R.A., 319
- Dever, Hon. James**
British-Columbia, resolutions, 194
Interest rate, 114, 136-7
- Dickey, Hon. R.B.**
British Columbia, 122-3, 195-202
Canal Commission, 63, 65, 111
Qu., 64-5
Currency Bill, 148
Fisheries, 20-1, 25-6, 48-9

Dickey, Hon. R.B.—Cont'd

Geological report, 96, 107, 145
Harbor dues, 134-5
New Brunswick Synod Bill, 128-9
North West Territories Government Bill, 83-4
Postal service, 60, 89-90
Senators, deceased, 7-8

Dickson, Hon. W.H.

Manitoba, disturbances, 113

Dominion Telegraph Company Bill

3r., 314, R.A., 320

Dundee Indian Lands Redemption Bill

144, R.A., 318

Election Bill

3r., 314-5

False Bay Beach

Engineers, reports, 296

Federal Government

Parliamentary representation, 202-3, 270-1

Female Convicts Detention in Prison Bill

R.A., 321

Fenian Invasion

See Members' Indemnity for Fenian Invasion Expenses Bill

Ferrier, Hon. James

British Columbia, resolutions, 226-8, 269
North Shore Railroad, 105

Fisheries

Commission, 19-20, 48-52
United States, United Kingdom
Correspondance, M., 25-6, 43, 52
Privileges, 43-52

Fishing by Foreign Vessels Amendment Bill

1r., 57, 2r., 68, amdt. 86-7, 3r. passed, 91

Fishing by Foreign Vessels Bill

1r., 295, 3r., 298, R.A., 319

Flint, Hon. Bill

British Columbia, resolutions, 269-70
Trenton Harbòur Dues Bill, 140

Forsyth Iron Company

Incorporation, 130

Fredericton and St. Mary's Bridge Bill

3r., 315, R.A., 320

Geological Report

Distribution, 96, 145

Governor General

Peerage of United Kingdom, address, M., 23-4

Great Western Railway Companys Financial Affairs Bill

3r., 295, R.A., 319

-
- Hamilton, Hon. John**
Banking, Commerce and Railways Committee, report, 29, 151
- Harbor Dues**
Jurisdiction, 133-5, 138-41
- Hazen, Hon. R.L.**
Bouchette, memorial, 143
British Columbia, 107, 110, 125, 13102
Currency, 112-3, 116, 130
Documents not printed, accessibility, 95
Fenian invasion, 137
Harbor Dues, 134-5, 139
Life insurance, 96-7
Trenton Harbor Dues Bill, 151
- Holmes, Hon. John**
British Columbia, resolutions, 223
Railways, 21-2
- House of Commons**
British Columbia, resolutions, study, powers, 116-25
- House of Commons, Temporary provision for election of Members, Bill**
R.A., 320
- Hudson's Bay Company Loan Bill**
1r., 295, 3r., 298, R.A., 318
- Independence of Parliament Further Security Bill**
R.A., 320
- Inland Revenue Act, 1868, Amendment Bill**
R.A., 320
- Insolvent Act, 1869, Amendment Bill**
144, 3r., 197, R.A., 319
- Inspection Laws**
Consolidation, amendment, petition, 28
- Insurance Companies Act Amendment Bill**
R.A., 320
- Intercolonial Railway**
Construction, progress cost, 72-4, 165-6, 168, 197, 278
H. of C., Banking and Commerce Com., evidence, 307-10
Route, 305-13
Special committee
Appointment, 87
M., 28, 72-6
Report, study, 300, 302-13
- Interest Rate**
Regulation, 114
- Isolated Risk Fire Insurance Company of Canada**
144, 3r., 295, R.A., 319
- Joint High Commission**
Fisheries, Parliament, information, 317
- Judges**
Salaries, 94, 98-9

Kingston and Pembroke Railway Company Bill
144, R.A., 319

Kingston Board of Trade Bill
2r., 298

Lachine
Regatta, police intervention, 63, 76, 89, 128

Letellier de St. Just, Hon. Luc
Arbitration, Ontario and Quebec, 40
British Columbia, resolutions, 110, 118, 157-65, 205, 243, 270-81
British troops, withdrawal, 15
Election Bill, 314
Fisheries, 19, 20, 50, 69-71
 United States, United Kingdom, correspondence, M., 25, 28
Governor General, address, 24
Intercolonial Railway, 305, 313
Rivière Ouelle, Post Office, M., 77-9
Senators, deceased, 6-7
Throne Speech, comments, 15-7

Library of Parliament
Employees, remuneration, M., 56-7
Joint Committee, 29
 Report, 144
Services to Houses, 57

Library of Parliament Bill
R.A., 320

Lieutenant-Governors
Salaries, 107-9

Liverpool Bank Incorporation Bill
3r., 295, R.A., 319

Locke, Hon. John
Currency, 104

MacFarlane, Hon. Mr.
British Columbia, resolutions, 249-50
Harbor dues, 140
Throne Speech, Address in Reply, 9-13

McLelan, Hon. A.R.
British Columbia, resolutions, 256-8, 302
Inman Lines, 90
Intercolonial Railway, 73-6, 302-4

McMaster, Hon. William
British Columbia, resolutions, 247-9

Macpherson, Hon. D.L.
Arbitration, Ontario and Quebec, 41-2
British Columbia, 123, 189-94, 273
Customs Duties Bill, 297
Forsyth Iron Company, M., 130
Harbor dues, 141
Owen Sound Harbor Dues Bill, 133-4
Sault St. Mary Railway and Bridge Company, 300

Manitoba

- Disturbances, 113
- Expenses and revenue, 145-7
- Governor General, powers, 82-4

Manitoba, Criminal Laws Extension to, Bill

- 1r., 79-80, 2r., com., 93, 3r. passed, 97, R.A., 320

Members' Indemnity for Fenian Invasion Expenses Bill

- 129, 2r., com., 137, 150, R.A., 318

Metric System

- International system, 149

Metric Weights and Measures Bill

- am., 317, R.A., 321

Metropolitan Bank Incorporation Bill

- 3r., 295, R.A., 319

Militia and Defence Extension Bill

- R.A., 320

Miller, Hon. William

- Bouchette Memorial, 144
- British Columbia, resolution, 109-10, 116, 169-80
- Currency, 112
- Harbor dues, 139
- Judges, salaries, 94, 98
- Lieutenant-governors, salaries, 107
- St. Peter's Canal, 58-9, 65-8

Mitchell, Hon. Peter

- British Columbia, resolutions, 231-44
- Fisheries, 25, 26, 43, 51-2
- Fishing by Foreign Vessels Admendment Bill, 57, 68-71, 85-7
- Harbor dues, 134
- Intercolonial Railway, 304-7, 310-3
- Lachine, regatta, 128
- Quebec Trinity House Officers Bill, 145
- Richibouctou Harbor, 100-4, 114-5

Montreal and City of Ottawa Junction Railway Company Bill

- 137, 3r., 151, R.A., 319

Montreal Board of Trade

- Petition, 298

Motions for Papers

- Arbitration, Ontario and Quebec (Mr. Tessier), discharged, 29-42
- British copyrights (Mr. Ryan), 53
- Contingent accounts (Mr. Seymour), 299
- Corporal punishment (Mr. Christie), 299
- Fisheries (Mr. Letellier), 25-6, 43
- Forsyth Iron Company, incorporation (Mr. Macpherson), 130
- Governor General, address (Mr. Campbell), 23-4
- Intercolonial Railway. Select Committee (Mr. Wark), 72
- Lachine Regatta (Mr. Bureau), 89
- Library of Parliament, remunerations (Mr. Campbell), 56-7
- Manitoba, expenses and revenues (Mr. Bureau), 145-7
- Private Bills, petitions (Mr. Sanborn), 85
- Railway, Amherst-Truro (Mr. Botsford), 64
- Rivière Ouelle, Post Office (Mr. Letellier), 77-9
- Senators, mileage and indemnity (Mr. Campbell), 298
- Standing Committees, 26-7

- Mutual Fire Insurance Companies Premium Notes Validating Bill**
R.A., 320
- Mutual Insurance Company of Canada Bill**
3r., 315, R.A., 320
- Mutual Life Association of Canada, Bill to incorporate**
1r., 85, 2r., com., 96-7, reported from com. with amdt., 128, 3r., 133, R.A., 318
- North Shore Railway Company's Draw Bridge Construction Exemption Bill**
94, 2r., 105, com., 106, 128
- North West Territories Government Bill**
1r., 63, 2r., 80, 82-4,84, 3r., 87, R.A., 318
- Northern Railway Company's Agreement with other Railways Bill**
3r., 314, R.A., 319
- Oakville Harbor Sale Bill**
R.A., 320
- Odell, Hon. W.H.**
British Columbia, resolutions, 262-6
- Olivier, Hon. L.-A.**
British Columbia, resolutions, 266-8
- Ontario and Quebec Provinces**
Arbitration, 29-42, 58
- Ontario and Quebec Railway Bill**
135, 2r., com., 150, 3r., 151, R.A., 318
- Ontario Bank Charter Amendment Bill**
135, 2r., com., 142, R.A., 318
- Owen Sound Harbor Dues Bills**
129, 2r., com., 133-5, R.A., 318
- Penitentiaries**
Director, report, 297
- Perry, Hon. Mr.**
Harbor dues, 139
- Post Office Dept.**
Annual Report, 1870, 29
- Postal Service**
Inman Line, 60-1, 81-2, 89-90
- Printing, Joint Committee**
Appointment, 29
Economical arrangement, 315
Reports, 81, 91, 93, 95, 109, 115, 144
- Private Bills and Standing Orders, Committee**
Reports, 29, 64, 85, 98, 116, 136, 144, 151
- Quebec Harbor Bill**
1r., 295, 3r., 298, R.A., 318
- Quebec Port Warden Appointment Bill**
R.A., 320
- Quebec Province**
See Ontario and Quebec Provinces

Quebec Trinity House Officers Bill

1r., 145, R.A., 319

Railway Act of 1868, Amendment Bill

R.A., 321

Railway Company's Exemption from Building Drawbridges Bill

129, 2r., com., 141-2

Railways

Amherst-Truro, M., 64

See also

Intercolonial Railway

Montreal and City of Ottawa Junction Railway

Rawhides

Petition, 107

Read, Hon. Mr.

Trenton Harbor Dues Bill, 138

Reesor, Hon. David

British Columbia, resolutions, 228-31

Regatta

See Lachine

Revenue Collection Corrupt Practices Prevention Bill

113, 115, amdt., 126, 3r., 132, R.A., 318

Richibouctou Harbor

Improvement, facilities, 99-104, 114-5

Tonnage duty, 100-1

Rivière Ouelle

Post Office, 77

Return, 92

Rockwood Asylum Bill

R.A., 320

Ryan, Hon. Thomas

Bouchette Memorial, 143

British Columbia, 120-1

British copyrights, 53-6

Currency Bill, 148-9

Joint High Commission, 317

Ministry, appointment, 22

North Shore Railway, 106, 128

Postal service, 61

Railway Company's Exemption from Building Drawbridges Bill, 141

Rawhides, petition, 107

St. Peter's Canal

History, 65-8

Repairs, 58-60

Sanborn, Hon. J.S.

Arbitration, Ontario and Quebec, 39-42

British Columbia, resolutions, 109-10, 18-9, 124-5, 157, 180-8, 273

Fishing by Foreign Vessels Amendment Bill, 86

Forsyth Iron Company, 130

Harbor dues, 134, 140

Library of Parliament, 57

Life insurance Bill, 96-7, 128

Sanborn, Hon. J.S.—Cont'd

Printing, Joint Committee, reports, 93, 95
Private Bills, petitions M., 85
Private Bills and Standing Orders, Committee, reports, 29, 64, 85, 98, 116, 136, 144, 151
Railway Company's Exemption from Building drawbridges Bill, 142

Sault St. Mary Railway and Bridge Bill

2r., com., 300-1, R.A., 319

Savings at Interest with Government facility Bill

R.A., 320

Savings Banks in Ontario and Quebec Bill

R.A., 321

Seamen's Desertion at Quebec Prevention Bill

R.A., 318

Senate

British Columbia, resolutions, study, powers, 109-10, 116-25
Standing Committees, 26-7

Senators

Deceased, homage to, 5-8

Seymour, Hon. B.

British Columbia, resolutions, 218-21
Contingent accounts, M., 299

Simpson, Hon. John

British Columbia, 268
Printing, Joint Committee, M. for papers, 91

Skead, Hon. James

British Columbia, resolutions, 244-5
Harbor dues, 140
Ontario and Quebec Railway Bill, 150
Printing of Bills, 315
Railway Company's, Drawbridges Bill, 142

Smith, Hon. Mr.

British Columbia, resolutions, 221-3

Standing Orders and Private Bills Committee

Reports, 29, 64, 85, 98

Sun Insurance Company of Montreal Incorporation Bill

3r., 295, R.A., 319

Taché, Hon. Sir E.P.

Quotation, 267

Tessier, Hon. U.-J.

Arbitration, Ontario and Quebec, M., 29-38, 41
Fisheries, 51
Intercolonial Railway, 72-3, 76
Rivière Ouelle, Post Office, 78-9
Trenton Harbor Dues Bill, 140

Throne Speech

Address in Reply, 9-13
Opening, 1-4

Toronto Corn Exchange Association Bill

137

Trenton Harbour Dues Bill

130, 2r., com., 138-41, 3r., 151, R.A., 319

Troops

Withdrawal from provinces, 107

United States

Northern Pacific Railway, 206-7

Territorial organizations, 251-3, 259

Vaudreuil Railway Bill

3r., 295, R.A., 319

Wark, Hon. David

British Columbia, resolutions, 224-6

Currency Bill, 149

Inman Line, 90

Intercolonial Railway, 28, 72-5, 87, 300, 304

North Shore Railroad, 106

Richibouctou, Harbor, 99-104, 114

Western Bank Incorporation Bill

3r., 295, R.A., 319

Wilmot, Hon. R.D.

Arbitration, Ontario and Quebec, M., 38-9, 41

British Columbia, 125, 165-9

Church of England, Bill, 111, 115, 128-9

Intercolonial Railway, 75

Question of order, 87-8

Windsor Board of Trade Bill

2r., 298

Young, Governor General John

Throne Speech, opening, 104

***INDEX**
DÉBATS DU SÉNAT
QUATRIÈME SESSION, PREMIÈRE LÉGISLATURE
1871

*The English language index precedes the French version commencing on page 325.

*INDEX
DÉBATS DU SÉNAT
QUATRIÈME SESSION, PREMIÈRE LÉGISLATURE
1871

Abréviations: 1re, 2e, 3e l., = première, deuxième, troisième lecture; am. = amendement; C. des C. = Chambre des Communes; com. = comité; m. = motion; o.dd. = ordre de dépôt de documents; p. = pétition; prés. = présentation; q. = question; rés. = résolution; s.r. = sanction royale.

N.B. LES DÉBATS ICI INDEXÉS SONT EXTRAITS DE COMPTES RENDUS DE JOURNAUX DE L'ÉPOQUE ET NE PEUVENT DONC ABSOLUMENT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME DES VERSIONS OFFICIELLES. POUR CERTAINS BILLS ON N'A INDIQUÉ QUE LA PREMIÈRE LECTURE ET LA SANCTION ROYALE, SANS QU'IL SOIT FAIT MENTION DES DEUXIÈMES ET TROISIÈMES LECTURES. CEUX QUI VEULENT SE RENSEIGNER AU SUJET DE CES DEUXIÈMES ET TROISIÈMES LECTURES POURRONT CONSULTER LES JOURNAUX DE LA CHAMBRE DU SÉNAT DE 1870.

Actes continués, Bill
s.r., 321

Actes du Parlement, Acte relatif à force et effet, Bill
s.r., 321

Aikins, l'hon. J.C.
Impressions, Comité, 315
Provinces, retrait troupes 107
Rapport géologique, 96, 107, 145
Rapports soumis, 87

Allan, l'hon.G.W.
Arbitrage, Ontario et Québec, 41
Association assurance mutuelle sur vie du Canada, Bill, 85, 96-7
Colombie-Britannique, résolutions, 119-20, 214-8
Péages de havre, 134-5, 140

Arbitrage
Voir Ontario et Québec, Provinces

Armand, l'hon. M.
Discours du Trône, commentaires, 14-5

Assurance, Amendement Acte des Compagnies, Bill
s.r., 320

Assurance contre risques isolés du feu, Incorporation compagnie, Bill
144, 3e l., 295, s.r., 319

Assurance de Montréal dite «du Soleil», Pour incorporer Compagnie
3e l., 295, s.r., 319

Assurance mutuelle contre feu, Pour valider certains billets de prime pris ou possédés par compagnies, Bill
s.r., 320

Assurance mutuelle du Canada, Incorporation Compagnie, Bill
3e l., 315, s.r., 320

- Assurance mutuelle sur la vie du Canada, Incorporation Association, Bill**
1re l., 85, 2e l., com., 96-7, retour du com. avec am., 128, 3e l., 133, s.r., 318
- Assurance sur la vie dite de la confédération, Acte pour incorporer**
144, s.r., 319
- Baie d'Hudson, Paiement certaine somme d'argent à Compagnie, Bill**
1re l., 295, 3e l., 298, s.r., 318
- Banque commerciale du Nouveau-Brunswick, Bill**
2e l., 298, s.r., 319
- Banque de Liverpool Incorporation, Bill**
3e l., 295, s.r., 319
- Banque de l'Ouest, Incorporation, Bill**
3e l., 295, s.r., 319
- Banque du district de Bedford, Incorporation, Bill**
3e l., 295, s.r., 319
- Banque du Haut-Canada, Amendement à l'Acte, Bill**
1re l., 295, 3e l., 298, s.r., 318
- Banque Métropolitaine, Incorporation, Bill**
3e l., 295, s.r., 319
- Banque Ontario, Pour amender la charte, Bill**
135, 2e l., com., 142, s.r., 318
- Banques, Commerce et Chemins de fer, Comité**
Chemin de fer de jonction entre Montréal et Ottawa, Bill, rapport, 151
Chemin de fer d'Ontario et Québec, Compagnie, Bill, rapport, 151
Quorum, rapport, 29
- Banques d'Épargne dans provinces Ontario et Québec, Bill**
s.r., 321
- Banques et commerce de banques, Bill**
3e l., am., 298, s.r., 320
- Benson, l'hon. J.R.**
Colombie-Britannique, résolutions, 261-2
- Bibliothèque du Parlement**
Comité mixte, 29
Rapport, 144
Employés, rémunération, o.dd., 56-7
Service aux deux chambres, 57
- Bibliothèque du Parlement, Bill**
s.r., 320
- Bills. Bills du Gouvernement émanant des Communes. Voir aussi titres individuels**
Actes continués
Actes du Parlement, Acte relatif à force et effet
Assurance, Amendement Acte des Compagnies, Bill
Assurance contre risques isolés du feu, Incorporation compagnie, Bill
Assurance de Montréal, dite «du Soleil», Pour incorporer Compagnie
Assurance mutuelle contre feu, Pour valider certains billets de prime pris ou possédés par compagnies
Assurance mutuelle du Canada, Incorporation Compagnie
Assurance sur vie dite de confédération, Acte pour incorporer
Baie d'Hudson, Paiement certaine somme d'argent à Compagnie
Banque commerciale du Nouveau-Brunswick
Banque de Liverpool, Incorporation
Banque de l'Ouest, Incorporation

Bills. *Bills du Gouvernement émanant des Communes. Voir aussi titres individuels*

Banque district de Bedford, Incorporation
 Banque Haut-Canada, Amendement à l'Acte
 Banque Métropolitaine, Incorporation
 Banque Ontario (Pour amender la Charte)
 Banques d'Épargne dans provinces Ontario et Québec
 Banques et commerce de banques
 Bibliothèque du Parlement
 Chemin de fer et pont du Sault Ste Marie, Compagnie
 Chemin de fer et pont du Sault Ste Marie, Compagnie, Bill
 Chemin de fer Kingston et Pembroke, Compagnie, Bill
 Chemin de fer de jonction entre Montréal et Ottawa
 Chemin de fer de Vaudreuil, Compagnie
 Chemin de fer d'Ontario et Québec, Compagnie
 Chemin de fer occidental, Concernant affaires financières
 Chemins de fer, Pour amender Acte, 1868, Bill
 Chemins de fer du Nord du Canada
 Dépôt d'épargne à intérêt, avec garantie du gouvernement
 Douanes, Actes relatifs aux droits
 Dundee, Concernant rachat rentes de terres des Sauvages à
 Élection des Membres des Communes
 Étrangers et Naturalisation
 Faillite, Amendement à l'Acte
 Frédéricton et St. Mary's, Pour incorporer Compagnie du Pont
 Kingston, Chambre de commerce
 Matelots, Pour prévenir désertion des, à Québec
 Membres gouvernement exécutif, Pour exonérer de toute responsabilité à l'égard
 dépenses encourues pour repousser invasion des féniens
 Milice et défense du Canada
 Oakville, Pour vente du havre
 Owen Sound, Péages du havre
 Parlement, Pour assurer indépendance
 Pêche par navires étrangers
 Prisons de réforme, Détention condamnés
 Québec, Pour amender Actes relatifs au havre
 Québec, Pour nomination gardien de port pour havre, Bill
 Recensement, Amendement à l'Acte
 Revenu, Pour prévenir corruption relativement à perception
 Revenu de l'Intérieur, Amendement de l'Acte
 Rockwood, Pour vente Asile
 Système métrique poids et mesures
 Système monétaire uniforme pour Puissance du Canada, Acte pour établir
 Télégraphe de la Puissance, Pour incorporer Compagnie
 Toronto, Association halle au blé de
 Trenton, Droits de havre
 Windsor, Pour incorporer Chambre de commerce

Bills. *Voir aussi titres individuels*

Assurance mutuelle sur vie du Canada, Acte pour incorporer association
 Chemins de fer, Pour exempter compagnies de l'obligation construire ponts mobiles
 Chemins de fer de la Rive Nord, Pour exempter compagnie du, de construire ponts
 mobiles
 Église d'Angleterre, Pour étendre au Nouveau-Brunswick effet Acte relatif au
 Synode
 Manitoba, Acte pour étendre à province certaines lois criminelles
 Pêche par navires étrangers
 Québec, Concernant certains officiers de la Trinité
 Territoires Nord-Ouest, Gouvernement

Bills privés

Délai prolongé, 145, 295
 Pétitions, 85, 116

Botsford, l'hon. A.E.

Bouchette, pétition, 143
 Colombie-Britannique, 121-2, 258-61
 Église d'Angleterre, Bill, 129
 Pêcheries, 25, 49
 Service postal, 61, 90

Bouchette, Joseph

Pétition, 143-4

Bourinot, l'hon. John

Canal St Pierre, 59
 Cap-Breton, 92-3
 Postes, ligne Inman, 81-2, 89

Bureau, l'hon. J.-O.

Manitoba, o.dd., 145-7
 Régates, Lachine, 63, 76
 Territoires Nord-Ouest, Gouvernement, Bill, 82

Campbell, l'hon. Alexander

Adresse à Son Excellence, 23
 Ajournement, 127
 Bibliothèque du Parlement
 Comité, rapport, 144
 Rémunérations, o.dd., 56-7
 Bouchette, pétition, 144
 Canal Baie Verte, 295
 Canal St. Pierre, 59-60
 Cap-Breton, 92
 Chemin de fer Rive Nord, 94, 105
 Chemins de fer, 64, 72
 Chemins de fer, ponts mobiles, Bill, 129, 141-2
 Chemins de fer, Pour exempter compagnie de l'obligation construire ponts mobiles,
 Bill, 94, 105
 Colombie-Britannique, résolutions, 57, 109-10, 116-8, 124-5, 129-33, 151-61
 Comités
 Nominations, 28
 O.dd., 26-7
 Commission des canaux, 111
 Conseil ministres, nomination, 22
 Discours du Trône, commentaires, 17-9
 Droits d'auteur britanniques, 56
 Élection Membres Communes, Bill, 314
 False Bay Beach, 296
 Invasion des Fénéiens, o.dd., 137-8
 Juges, traitement, 99
 Manitoba, Acte pour étendre à province certaines lois criminelles, 79-80, 93
 Manitoba, troubles, 113, 147
 Péages de havre, 138-9
 Pêcheries, 25-6, 72-6
 Recensement, Amendement à l'Acte, 95
 Revenu, Pour prévenir corruption relativement à perception, Bill, 115
 Sénateurs
 Défunts, 5-6
 Indemnité et frais déplacement, o.dd., 298
 Service postal, 60-1, 90
 Système monétaire uniforme pour Puissance du Canada, Bill, 147-50
 Taux d'intérêt, 137
 Territoires Nord-Ouest, Gouvernement, Bill, 63, 80, 82-4

Canal de la Baie Verte

Enquête, 295

- Canal St. Pierre**
Historique, 65-8
Réparations, 58-60
- Cap-Breton**
Ports, travaux, 92-3
- Chambre des communes**
Colombie-Britannique, étude, résolutions, pouvoirs, 116-25
- Chapais, l'hon. J.-C.**
Colombie-Britannique, résolutions, 162, 202-14
Rivière Ouelle, bureau poste, 77-9
- Chemin de fer de jonction entre Montréal et Ottawa, Bill**
137, 3e l., 151, s.r., 319
- Chemin de fer de Vaudreuil, Compagnie, Bill**
3e l., 295, s.r., 319
- Chemin de fer d'Ontario et Québec, Compagnie, Bill**
135, 2e l., com., 150, 3e l., 151, s.r., 318
- Chemin de fer du Nord du Canada, Bill**
3e l., 314, s.r., 320
- Chemin de fer du Pacifique**
Colombie-Britannique, terres concédées, 155-6, 162, 188, 207-8
Construction
Appui, 175-80, 191-3, 209-14, 222-3, 261
Avantages, 177-8, 193, 199-200, 206, 234-5
Compagnies privées, 187, 198, 205, 236-7, 256, 272
Coût, financement, commentaires, 157-69, 175, 178, 184-7, 197-8, 207-8, 218-20, 221, 224, 236-7, 247-8, 255, 264-6, 269, 271-8
Délai achèvement, 179, 204, 228, 230, 237-8
Opposition, 161-9, 218-20, 225, 248-9
États-Unis
Comparaison, 208-9, 224-5, 238-9, 276
Lien ferroviaire, 205-7, 209-10, 216-7, 226, 229, 245, 273-4
Études topographiques, nécessité, 229, 264
Grande-Bretagne, intérêts aide, 177-8, 183, 192, 201-2, 261
Immigrants, influence, 257
Ingénieur en chef du Gouvernement, rapport, extraits, 275-8
Résolution, interprétation, 156-7, 228-9
Rocheuses, obstacle, 209-10
Vallée Outaouais, Rivière Rouge, 212-3, 225
- Chemin de fer et pont du Sault Ste Marie, Compagnie, Bill**
2e l., com., 300-1, s.r., 319
- Chemin de fer Intercolonial**
C. d. C., Com. Banques et Commerce, témoignages, 307-10
Comité spécial
Nomination, 87
O.dd., 28, 72-6
Rapport, étude, 300, 302-13
Tracé, 305-13
Travaux, situation, coût, 72-4, 165-6, 168, 197, 278
- Chemin de fer Kingston et Pembroke, Compagnie, Bill**
144, s.r., 319
- Chemin de fer occidental, Concernant affaires financières Compagnie du grand, Bill**
3e l., 295, s.r., 319

Chemins de fer

Amherst-Truro, o.dd., 64

Chemins de fer, Pour amender Acte, 1868, Bill

s.r., 321

Chemins de fer, Pour exempter compagnies de l'obligation construire ponts mobiles, Bill

129, 2e l., com., 141-2

Chemins de fer de la Rive Nord, Pour exempter compagnie du, de construire ponts mobiles, Bill

94, 2e l., 105, com., 106, 128

Christie, l'hon. David

Arbitrage, Ontario et Québec, 40

Colombie-Britannique, résolutions, 160, 250-6

Punitions corporelles, o.dd., 299

Churchill, l'hon. M.

Péages du havre, 141

Colombie-Britannique

Climat nature du sol, ressources naturelles, 210-1, 238-41, 254-5, 264

Renseignements, M. Hazen, q., 131-2

Représentation parlementaire, 152-3, 163-4, 175-6, 181-2, 190, 196, 202-3, 220, 224, 227-8, 241-2, 247, 250, 253, 266-7, 270-1

Résolutions pour union de Colombie-Britannique avec le Canada

Adresse à Sa Très Excellente Majesté la Reine, 283-94

Réponse de son Excellence, 314

Amendements proposés

Letellier St. Just, l'hon. M., 165, 188, 215, 149, 262, 269, 281

Sanborn, l'hon. M., 281-3

Appui, 170-80, 193-4, 215-8, 223-4, 226-8, 244-5, 249-50, 259, 262, 269-70

Arrangements financiers, 153-5, 175, 189-90, 224, 247, 253-4, 271

Comité spécial, 283

Constitutionnalité, 181, 190, 196, 266-7

Étude par deux Chambres, 57, 107, 109-10, 116-25

Opposition, 161-2, 188, 220-1, 226, 229-31, 255-6, 258, 266

Termes et conditions, texte, 284-8

Union

Avantages, 172-3, 244-5

Grande-Bretagne, intérêt, 174-5

Télégrammes, 123-4

Voir aussi Chemin de fer du Pacifique**Comités permanents**

Création, nominations, 26-7, 28, 29

Commission des canaux

Rapports, 63-5, 111

Comptes contingents, Comité

Garneau, Alfred, traducteur, lettre, 299

Confédération

Avantages, 169-72, 215-6

Cuir vert

Pétition, 107

Dépôt d'épargnes à intérêt, avec garantie du gouvernement, Pour faciliter, Bill

s.r., 320

Dever, l'hon. James

Colombie-Britannique, résolutions, 194

Taux d'intérêt, 114, 136-7

Dickey, l'hon. R.B.

Colombie-Britannique, 122-3, 195-202
Commission canaux, 63, 111
Q., 64-5
Église d'Angleterre, Bill, 128-9
Péages de havre, 134
Pêcheries, 20-1, 25-6, 48-9
Rapport géologique, 96, 107, 145
Sénateurs défunts, 7-8
Service postal, 60, 89-90
Système monétaire, Bill, 148
Territoires Nord-Ouest, Gouvernement, Bill, 83-4

Dickson, l'hon. W.H.

Manitoba, troubles, 113

Discours du Trône

Commentaires et explications, 9-13
Ouverture, 1-4

Douanes, Actes relatifs aux droits, Bill

1re l., 295, 2e l., 297, 3e l., 298, s.r., 319

Droits d'auteur

Reproduction canadienne, d'ouvrages britanniques, o.dd., 53-6

Dundee, Concernant rachat rentes de terres des Sauvages à, Bill

144, s.r., 318

Église d'Angleterre, Pour étendre au Nouveau-Brunswick effet Acte relatif au Synode, Bill

111, 2e l., com., 115, 126, 3e l., adopté, 128-9, s.r., 319

Élection des Membres de Communes, Bill

3e l., 314-5, s.r., 320

États-Unis

Northern Pacific Railway, 205-7
Organisations territoriales, 251-3, 259

Étrangers et Naturalisation, Bill

s.r., 320

Faillite, Amendement à l'Acte, Bill

144, 3e l., 297, s.r., 319

False Bay Beach

Ingénieurs, rapports, 296
Féniens
Voir Membres gouvernement exécutif...

Ferrier, l'hon. James

Chemin de fer, Rive Nord, 105
Colombie-Britannique, résolutions, 226-8, 269

Flint, l'hon. Billa

Colombie-Britannique, résolutions, 269-70
Trenton, Droits du havre, Bill, 140

Frédéricton et St. Mary's, Pour incorporer Compagnie du Pont

3e l., 315, s.r., 320

Gouvernement fédéral

Représentation parlementaire, 802-3, 270-1

Gouverneur général

Pairie Royaume-Uni, adresse, o.dd., 23-4

Hamilton, l'hon. John

Comité banques, commerce et chemins de fer, rapport, 29, 151

Hamilton, l'hon. John

Pêcheries, gouvernement, renseignements, 317

Hazen, l'hon. R.L.

Assurance-vie, 96-7
Bouchette, pétition, 143
Colombie-Britannique, 107, 110, 125, 131-2
Documents non imprimés, accessibilité, 95
Féniens, invasion, 137
Monnaie, 112-3, 116, 130
Péages de havre, 134-5, 139
Trenton, Droits de havre, Bill, 151

Holmes, l'hon. John

Chemins de fer, 21-2
Colombie-Britannique, résolutions, 223

Impressions, Comité conjoint

Budget restreint, plaintes, 315
Création, 29
Rapports, 81, 91, 93, 95, 109, 115, 144

Inspection, Lois

Amendement, pétition, 28

Juges

Traitement, 94, 98-9

Kingston, Chambre de commerce, Bill

2e l., 298

Lachine

Régates, police, intervention, 63, 76, 89, 128

Letellier de St. Just, l'hon. Luc

Arbitrage, Ontario et Québec, 40
Chemin de fer Intercolonial, 305, 313
Colombie-Britannique, résolutions, 110, 118, 157-65, 205, 243, 270-81
Discours du Trône, commentaires, 15-7
Élections Membres Communes, Bill, 314
Gouverneur général, adresse, 24
Pêcheries, 19, 20, 28, 50, 69-71
États-Unis, Royaume-Uni, correspondance, o.dd., 25
Rivière Ouelle, bureau poste, o.dd., 77-9
Sénateurs défunts, 6-7
Troupes britanniques, retrait, 15

Lieutenants-gouverneurs

Traitements, 107-9

MacFarlane, l'hon. M.

Colombie-Britannique, résolutions, 249-50
Discours du Trône, commentaires, explications, 9-13
Péages de havres, 140

McLelan, l'hon. A.R.

Chemin de fer Intercolonial, 73-6, 302-4
Colombie-Britannique, résolutions, 256
Ligne Inman, 90

McMaster, l'hon. William

Colombie-Britannique, résolutions, 247-9

Macpherson, l'hon. D.L.

Arbitrage, Ontario et Québec, 41-2
Chemin de fer et pont Sault-Sainte-Marie, Bill, 300

Macpherson, l'hon. D.L.

Colombie-Britannique, 123, 189-94, 273
Douanes, Actes relatifs aux droits, Bill, 297
Mines de fer Forsyth, o.dd., 130
Owen Sound, Péages du havre, Bill, 133-4
Péages de havre, 141

Manitoba

Dépenses et revenus, 145-7
Gouverneur général, pouvoirs, 82-4
Troubles, 113

Manitoba, Acte pour étendre à province certaines lois criminelles, Bill

1re l., 79-80, 2e l., com., 93, 3e l., adopté, 97, s.r., 320

Matelots, Pour prévenir désertion des, à Québec, Bill

s.r., 318

Membres gouvernement exécutif, Pour exonérer de toute responsabilité à l'égard dépenses encourues pour repousser invasion des féniens, Bill

129, 2e l., com., 137, 150, s.r., 318

Milice et défense du Canada, Bill

s.r., 320

Miller, l'hon. William

Bouchette, pétition, 144
Canal St. Pierre, 58-9, 65-8
Colombie-Britannique, résolutions, 109-10, 116, 169-80
Juges, salaires, 94, 98
Lieutenants-gouverneurs, traitements, 107
Monnaie, 112
Péages de havre, 139

Mines de fer Forsyth

Constitution en corporation, 130

Mitchell, l'hon. Peter

Chemin de fer Intercolonial, 304-7, 310-3
Colombie-Britannique, résolutions, 231-44
Lachine, régates, 128
Péages de havre, 134-5
Pêche par navires étrangers, Amendement à l'Acte, Bill, 57, 68-71, 85-7
Pêcheries, 25, 26, 43, 51-2
Québec, Bill concernant certains officiers de la Trinité, 145
Richibouctou, Port, 100-4, 114-5

Monnaie

Assimilation, 104, 112-3, 130, 147-50
Billets de Nouvelle-Écosse, 116, 130-1
Voir aussi Système monétaire...

Montréal, Chambre de commerce

Pétition, 298

Oakville, Pour vente du havre, Bill

s.r., 320

Odell, l'hon. W.H.

Colombie-Britannique, résolutions, 262-6

Olivier, l'hon. L.-A.

Colombie-Britannique, résolutions, 266-8

Ontario et Québec, Provinces

Arbitrage, 29-42, 58

Ordres de dépôt de document

Arbitrage, Ontario et Québec (M. Tessier), renvoyé, 29-42
 Bibliothèque du Parlement, rémunération (M. Campbell), 56-7
 Bills privés, pétitions (M. Sanborn), 85
 Chemin de fer, Amherst-Truro (M. Botsford), 64
 Chemin de fer Intercolonial, comité spécial (M. Campbell), 72
 Comités permanents (M. Campbell), 26-7
 Comptes contingents (M. Seymour), 299
 Droits d'auteur britanniques (M. Ryan), 53
 Gouverneur général, adresse (M. Campbell), 23-4
 Manitoba, dépenses et revenus (M. Bureau), 145-7
 Mines de fer Forsyth (M. Macpherson), 130
 Pêcheries (M. Letellier), 25-6
 Punitons corporelles (M. Christie), 299
 Régates de Lachine (M. Bureau), 89
 Sénateurs, indemnité et frais déplacement (M. Campbell), 298

Ordres permanents et Bills privés, Comité

Rapports, 29, 64, 85, 98, 116, 136, 144, 151

Owen Sound, Péages du havre, Bill

129, 2e l., com., 133-5, s.r., 318

Parlement, Pour assurer indépendance, Bill

s.r., 320

Péages de havre

Juridiction, 133-5, 138-41

Pêche par navires étrangers, Amendement à l'Acte, Bill

1re l., 57, 2e l., 68, am. 86-7, 3e l. adopté, 91

Pêche par navires étrangers, Bill

1re l., 295, 3e l., 298, s.r., 319

Pêcheries

Commission, 19-20, 48-52
 États-Unis, Royaume-Uni
 Correspondance o.dd., 25-6, 43, 52
 Privilèges, 43-52

Pénitenciers

Directeur, rapport, 297

Perry, l'hon. M.

Péages de havre, 139

Postes

Ligne Inman, services, 60-1, 81-2, 89-90

Postes, Ministère

Rapport annuel, 1870, 29

Prisons de réforme, Détention condamnés, Bill

s.r., 321

Punitons corporelles

Renseignements, o.dd., 299

Québec, Concernant certains officiers de la Trinité, Bill

1re l., 145, 3e l., 298, s.r., 319

Québec, Pour amender Actes relatifs au havre, Bill

1re l., 295, 3e l., 298, s.r., 318

Québec, Pour nomination gardien de port pour havre, Bill

s.r., 320

Québec, Province

Voir Ontario et Québec, Provinces

Rapport géologique

Distribution, 96, 145

Read, l'hon. M.

Trenton, Droits de havre, Bill, 138

Recensement, Amendement à l'Acte, Bill

2e l., com., 95, am., 106, 3e l., 109, am., 113, s.r., 319

Reesor, l'hon. David

Colombie-Britannique, résolution, 228-31

Régates

Voir Lachine

Revenu, Pour prévenir corruption relativement à perception, Bill

113, 115, am., 126, 3e l., 132, s.r., 318

Revenu de l'Intérieur, Amendement de l'Acte, Bill

s.r., 320

Richibouctou, Port

Aménagements, travaux, 99-104, 114-5

Droits tonnage, 100-1

Rivière Ouelle

Bureau de poste, 77

Rapport, 92

Rockwood, Pour vente Asile, Bill

s.r., 320

Ryan, l'hon. Thomas

Bouchette, pétition, 143

Chemin de fer Rive Nord, 106, 128

Chemins de fer, Pour exempter compagnies de l'obligation construire
ponts mobiles, Bill, 141

Colombie-Britannique, 120-1

Conseil ministres, nomination, 22

Cuir vert, pétition, 107

Droits d'auteurs britanniques, 53-6

Haute Commission conjointe, 317

Service postal, 61

Système monétaire, Bill, 148-9

Sanborn, l'hon. J.S.

Acte Synode Nouveau-Brunswick, 126

Arbitrage, Ontario et Québec, 39-42

Assurance-vie, Bill, 96-7, 128

Bibliothèque du Parlement, 57

Bills privés, pétitions, o.dd., 85, 116

Chemins de fer, ponts mobiles, Bill, 142

Colombie-Britannique, résolutions, 109-10, 118-9, 124-5, 157, 180-8,
273

Impressions, Comité conjoint, rapports, 93, 95

Mines de fer Forsyth, 130

Ordres permanents et bills privés, Comité, rapports, 29, 64, 85, 98,
136, 144, 151

Péages de havre, 134, 140

Pêche par navires étrangers, Amendement à l'Acte, Bill, 86

Sénat

Colombie-Britannique, étude résolutions, pouvoirs, 109-10, 116-25

Comités permanents, 26-7

Sénateurs

Défunts, hommage aux, 5-8

- Seymour, l'hon. B.**
Colombie-Britannique, résolutions, 218-21
Comptes contingents, o.dd., 299
- Simpson, l'hon. John**
Colombie-Britannique, résolutions, 268
Impressions, Comité conjoint
O.dd., 91
Rapports, 91, 109, 115, 144
- Skead, l'hon. James**
Chemin de fer Ontario et Québec, Bill, 150
Chemins de fer, ponts mobiles, Bill, 142
Colombie-Britannique, résolutions, 244-5
Impression Bills, 315
Péages de havre, 140
- Smith, l'hon. M.**
Colombie-Britannique, résolutions, 221-3
- Société biblique (Montréal, Québec)**
Pétition, 29
- Système métrique**
Système international, 149
- Système métrique poids et mesures, Bill**
am., 317, s.r., 321
- Système monétaire uniforme pour Puissance du Canada, Bill**
130, 2e l., com., 147-50, s.r., 318
- Taché, l'hon. Sir E.P.**
Citation, 267
- Taux d'intérêt**
Avis interpellation, 114
- Télégraphe de la Puissance, Pour incorporer Compagnie, Bill**
3e l., 314, s.r., 320
- Territoires du Nord-Ouest, Pour le gouvernement, Bill**
1re l., 63, 2e l., 80, 82-4, 84, 3e l., 87, s.r., 318
- Tessier, l'hon. U.-J.**
Arbitrage, Ontario et Québec, o.dd., 29-38, 41
Chemin de fer intercolonial, 72-3, 76
Pêcheries, 51
Rivière Ouelle, bureau poste, 78
Trenton, Droits du havre, Bill, 140
- Toronto, Association halle au blé de, Bill**
137
- Trenton, Droits du havre, Bill**
130, 2e l., com., 138-41, 3e l., 151, s.r., 319
- Troupes**
Retrait des provinces, 107
- Wark, l'hon. David**
Chemins de fer
Intercolonial, 28, 72-5, 87, 300, 304
Rive Nord, 106
Colombie-Britannique, résolutions, 224-6
Ligne Inman, 90
Richibouctou, Port, 99-104, 115
Système monétaire, Bill, 149

Wilmot, l'hon. R.D.

Arbitrage, Ontario et Québec, o.dd., 38-9, 41

Chemin de fer intercolonial, 75

Colombie-Britannique, 125, 165-9

Église d'Angleterre, Bill, 111, 115, 128-9

Windsor, Pour incorporer Chambre de commerce, Bill

2e l., 298

Young, Gouverneur général John

Discours du Trône, ouverture, 1-4