

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolorations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x	12x	14x	16x	18x	20x	22x	24x	26x	28x	30x	32x
						<input checked="" type="checkbox"/>					

RAPPORT DES COMMISSAIRES

DU

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

ACCOMPAGNÉ DE

TABLEAUX

ET DU

TROISIÈME RAPPORT

DU

Comité Permanent des Comptes Publics.

.....
IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.
.....



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR I. E. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1871.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

DU

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer intercolonial ont l'honneur de soumettre rapport de l'état des travaux confiés à leur direction, depuis la date de leur dernier rapport, 15 mars 1870.

CONTRATS.

A la fin de l'année 1869, les contrats avaient été adjugés et les travaux étaient en voie d'exécution sur les sections Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, et 12.

Les sections Nos. 3, 4, 5, 6, et 7, furent retirées aux premiers entrepreneurs, peu de temps après l'adjudication.

Le 4 avril 1870, après en avoir donné avis public, les sections Nos. 13, 14, 15, et 16 furent adjugées; et les sections Nos. 3 et 4 furent adjugés de nouveau. Voici la liste des soumissions:—

Québec.....	No. 13, 20 $\frac{1}{2}$	milles, 42	soumissions, de...	\$738,000	à	\$1,413,688
“	“ 14, 22 $\frac{1}{2}$	“ 39	“	230,600	“	500,000
Nouveau-Brunswick. “	15, 12	“ 44	“	316,415	“	655,319
“	“ 16, 18 $\frac{3}{4}$	“ 39	“	206,000	“	426,761
“	“ 3, 24	“ 38	“	438,480	“	831,659
Nouvelle-Ecosse.....	“ 4, 27	“ 43	“	375,543	“	621,584

Après examen minutieux des diverses soumissions, les contrats furent adjugés comme suit:—

No. 13 à W. E. Macdonald et Cie.....	à raison de	\$934,933
“ 14 “ Nielson et McGaw.....	“	245,475
“ 15 “ J. B. Bertrand et Cie.....	“	363,250
“ 16 “ King et Gough.....	“	206,000
“ 3 “ F. X. Berliquet et Cie.....	“	462,444
“ 4 “ Smith et Pitblado.....	“	438,318

Le 25 mai, après en avoir donné avis public, des soumissions furent reçues pour les sections suivantes, savoir: Nos. 5, 6 et 7 (dont les premiers contrats avaient été annulés;) et Nos. 17, 18, 19 et 20, le 6 juillet, 1870,—nouveaux contrats.

Voici la liste des soumissions pour les sections sus-mentionnées :—

No. 5, Québec.....	26 milles,	34 soumissions, de...	\$510,600 à \$	981,558
" 6, Nouveau-Brunswick.	21 "	32 "	...	399,917 "
" 7, Nouvelle-Ecosse.....	24 "	42 "	...	450,967 "
" 17, Québec.....	20 "	31 "	...	389,130 "
" 18, "	20 "	29 "	...	514,500 "
" 19, "	9 $\frac{1}{2}$ "	30 "	...	282,031 "
" 20, Nouveau-Brunswick.	6 "	16 "	...	520,000 "

Les contrats pour ces sections furent adjugés comme suit :

No. 5, à Alexander McDenell et Cie.....	à raison de	\$533,000
" 6, " F. X. Berlinguet et Cie.....	"	456,946
" 7, " James Simpson et Cie.....	"	557,760
" 17, " S. P. Tuck.....	"	440,000
" 18, " R. H. McGreevy.....	"	648,600
" 19, " S. P. Tuck.....	"	395,733
" 20, " Brown, Brooks et Ryan.....	"	642,854

Le 5 octobre 1870, après en avoir donné avis public, des soumissions furent reçues pour les sections suivantes, savoir :—

No. 10, (contrat précédent annulé,) et Nos. 21, 22 et 23, nouveaux contrats.

Voici la liste des commissions :—

No. 10, Nouveau-Brunswick, 20 milles, 28 soumissions, de.....	\$400,000 à	\$705,808
" 21, " 25 " 34 "	.....	441,271 à 713,945
" 22, " 25 " 34 "	.....	323,877 à 517,729
" 23, " 22 $\frac{1}{2}$ " 40 "	.....	276,750 à 434,956

Les contrats pour ces sections furent adjugés comme suit :—

No. 10 à D. Macdonald, \$400,000, déduction faite des ouvrages exécutés, balance.	\$365,920
" 21 " P. Purcell.....	483,195
" 22 " C. Cummings et Cie.....	331,000
" 23 " Sutherland, Grant et Cie.....	276,750

Ainsi se complétait l'adjudication de toute la ligne. Dans chaque cas, les soumissions ont été demandées aussitôt que l'ingénieur-en-chef a pu fournir les plans et devis des travaux à exécuter.

Voici les dates des divers contrats maintenus :—

Section No. 1, 4 mars	1869.	Section No. 13, 25 mai	1870.
" " 2, 4 "	"	" " 14, " "	"
" " 3, 25 mai	1870.	" " 15, 15 juin	"
" " 4, " "	"	" " 16, 25 mai	"
" " 5, " "	"	" " 17, 15 juin	"
" " 6, " "	"	" " 18, 8 juillet	"
" " 7, " "	"	" " 19, 15 juin	"
" " 8, 1er novembre	1869.	" " 20, 24 septembre	"
" " 9, 26 octobre	"	" " 21, 1er décembre	"
" " 10, 1er décembre	1870.	" " 22, " "	"
" " 11, 1er novembre	1869.	" " 23, " "	"
" " 12, 1er "	"		

Les contrats comprennent les déblais, l'abattage à fleur de terre, le déracinement, les clôtures, la maçonnerie, les ponts et tous les travaux nécessaires jusqu'aux niveaux donnés, sauf la superstructure des ponts de fer aux rivières Trois-Pistoles, Métis, Restigouche, Miramichi, Nipissiguit et la Folie.

Ces vingt-trois contrats représentent, y compris les paiements faits aux premiers entrepreneurs, la somme de \$9,619,791 qui n'inclut pas le coût du chemin de fer du prolongement Est, évalué à \$921,020.

Le tableau ci-annexé, et marqué A, indique les travaux faits sur chaque section jusqu'au 31 décembre 1870.

Les certificats mensuels de l'ingénieur-en-chef représentent, pour l'année dernière, les montants ci-après indiqués, savoir :—

Janvier.....	\$ 13,275
Février.....	11,146
Mars.....	22,465
Avril.....	24,226
Mai.....	53,903
Juin.....	84,100
Juillet.....	183,201
Août.....	197,776
Septembre.....	315,000
Octobre.....	259,693
Novembre.....	126,992
Décembre.....	124,900

Le tableau ci-annexé, et marqué B, indique le nombre d'hommes et de chevaux employés au mois d'octobre 1870, sur chacune des sections alors adjudgées.

LIENS.

Les commissaires ont demandé, par avis public, des soumissions pour liens devant être livrés durant la présente saison sur les sections Nos. 1, 2, 5, et 8, province de Québec; Nos. 3, 6, 9, et 15, Nouveau-Brunswick; et Nos. 4, 7, et 12, Nouvelle-Ecosse. Les soumissions suivantes pour liens ont été acceptées (les soumissionnaires appartenant aux provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse,) savoir :—

Section No. 1,	50,000 liens, A. G. Côté.....	à \$32 00 le cent.
“ “ 2,	50,000 “ J. Rouleau et Cie.....	à 33 00 “
“ “ 5,	65,000 “ A. Lepage et Cie.....	à 24 00 “
“ “ 8,	50,000 “ “	à 24 00 “
“ “ 4,	65,000 “ R. N. B. McLellan.....	à 17 33 “
“ “ 7,	30,000 “ McKim et O'Brien.....	à 16 00 “
“ “ 7,	30,000 “ Lindsay et Peppard.....	à 16 00 “
“ “ 12,	30,000 “ G. P. Grant et Cie.....	à 15 88 “

Les soumissions du Nouveau-Brunswick ont toutes été considérées trop élevées, et les commissaires n'en ont accepté aucune.

LISSES.

Le 1er janvier dernier, après en avoir donné avis public, les commissaires ont reçu des soumissions pour des lisses d'acier, et les suivantes ont été acceptées :—

I. Compagnie dite “Burrow Steel and Iron Co.,” Angleterre.—32,000 tonnes, soit 10,000 tonnes en 1871, à £12 0s. 0d. sterling la tonne, livrées à Québec, Halifax et St. Jean; 22,000 tonnes en 1872, à £11 18s. 0d. la somme, livrables aux ports canadiens que les commissaires pourront désigner.

II. Ebba, Vale et Cie., Angleterre.—8,000 tonnes à £11 0s. 0d. sterling la tonne, livrées, francs de droits, à Newport, en 1871.

Ces compagnies devront livrer les quantités proportionnelles requises d'éclisses, etc., aux mêmes prix, respectivement,

MATÉRIEL DE ROULEMENT.

Les commissaires ont passé des contrats pour 40 locomotives, 250 chars-fermés et 150 chars-plateformes qui sont maintenant en voie de construction.

Voici la liste des entrepreneurs qui doivent fournir ce matériel de roulement :—

1. Dubs et Cie., Glasgow, 15 locomotives, à \$11,000 chacune, en entrepôt.
2. Compagnie dite "Canadian Engine and Machinery Co.," Kingston, 15 locomotives, à \$12,500 chacune.
3. Wm. Montgomery et Cie., Halifax, 10 locomotives, à \$12,500 chacune.
4. W. Hamilton et fils, Toronto, 150 chars à marchandises, fermés, à \$719 le char.
5. Gough et Hunter, St. Jean, 50 do, à \$735 chacune.
6. John F. Teed, Dorchester, 50 do, à 765 do.
7. W. Clendinning, Montréal, 90 chars-plateformes, à \$570 le char.
8. Compagnie dite "Intercolonial Iron & Steel Co.," Londonderry, 60 chars-plateformes, à \$580 le char.

Les commissaires ont aussi acheté des entrepreneurs du chemin de fer du Prolongement Est deux locomotives pour la somme de \$17,000, et 25 chars-plateformes, pour la somme de \$10,000 ; ces locomotives et ces chars, ainsi que deux chars à voyageurs, première classe, et deux de seconde classe, qui ont coûté \$8,150, sont destinés à la partie de la ligne actuellement ouverte entre la jonction de Painséc et celle d'Amherst.

PONTS.

Dans le dernier rapport, il était dit que les grands ponts sur les rivières Trois-Pistoles, Grand Métis, Restigouche, Miramichi, Nipissiguit et la Folie, seraient construits en fer et tous les autres en bois.

Toutefois, l'ingénieur-en-chef a fait rapport qu'après une étude minutieuse de la question, il est porté à croire qu'en tenant compte de la réduction de la quantité de maçonnerie, les ponts dont l'arche doit être considérable peuvent être construits en fer à un prix qui n'excède pas de beaucoup la construction des ponts en bois.

Comme on a choisi des lisses d'acier, il semblerait désirable que toutes les constructions fussent faites de matériaux aussi indestructibles que possible et, par suite, on a recommandé l'emploi du fer pour toutes les arches excédant soixante pieds ; on s'est assuré que cette modification ne retardera pas les travaux ; il est, en outre, facile de faire à cet égard, avec les entrepreneurs, des arrangements qui n'augmenteront pas beaucoup les frais de construction.

Le gouvernement a approuvé cette recommandation.

Des soumissions ont été demandées pour la superstructure en fer ; sitôt qu'elles auront été reçues et examinées, une décision sera prise.

CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT EST.

Le chemin de fer du Prolongement Est, s'étendant de la jonction de Painséc, sur le chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord, jusqu'à la rivière Missiquash (frontière entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick,) est achevé aux termes du contrat, et forme maintenant partie du chemin fer intercolonial ; il est exploité par le département des travaux publics et se relie au réseau des chemins de fer du Nouveau-Brunswick. La section du chemin de fer intercolonial qui s'étend de la rivière Missiquash à la ville d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, a été achevée sous la direction des commissaires et est également exploitée par le département des travaux publics.

PERSONNEL.

A la recommandation de l'ingénieur-en-chef, les commissaires ont maintenu, pendant la dernière saison, le personnel tel qu'il existait à la date du rapport précédent et tel qu'organisé d'après les avis du dit ingénieur-en-chef. La lettre suivante fut adressée à l'ingénieur-en-chef le 20 avril 1870 :

“ Le personnel actuel étant presque tout absorbé par la formation des partis ayant charge des sections du chemin de fer intercolonial déjà adjudgées, et vu qu'il est nécessaire de former des partis pour les sections qui vont être adjudgées, le président de la commission me charge de vous demander si l'organisation actuelle (ingénieur en charge, deux assistants, deux porte-jalons et deux porte-chaîne,) est nécessaire pour le service de chaque section, ou si le personnel ne pourrait pas être réduit sans inconvénient dans chaque cas. En faisant cette demande, les commissaires ont pour but de s'assurer quelles nominations nouvelles (s'il y a lieu,) seront nécessaires lorsque toute la ligne sera adjudgée.”

M. Fleming répondit : “ qu'il était préférable de maintenir l'organisation actuelle parce qu'il était difficile de dire quelle réduction l'on pouvait faire du personnel, avant de savoir comment les divers entrepreneurs auront poussé les travaux. Avant la fin de la saison, il devra indiquer le personnel *minimum* nécessaire pour la continuation des travaux.”

Aux mois de septembre et d'octobre, les commissaires, accompagnés de l'ingénieur-en-chef, parcoururent la ligne, et, de son consentement,—les explorations et le tracé étant achevés et la ligne prête pour l'adjudication,—décidèrent qu'à partir du premier janvier (dernier) on pouvait effectuer une réduction considérable du personnel. En conséquence, les employés suivants furent licenciés : un ingénieur, treize assistants, cinq porte-jalons et trente-neuf porte-chaîne, en tout cinquante-huit employés dont les salaires annuels représentaient un total de \$38,000.

Sur presque toutes les sections, le personnel est actuellement comme suit : un ingénieur en charge, un assistant, deux porte-jalons, avec des aides temporaires, *bûcheurs*, qui agissent comme porte-chaîne, quand il le faut, et ne reçoivent que le salaire ordinaire des journaliers. Il y a exception à cette règle pour les sections Nos. 1, 8, 19 et 20 où l'on emploie qu'un ingénieur et un porte-jalons. Sur la section No. 13, où les travaux sont considérables, il y a deux assistants-ingénieurs. On ne se propose pas d'augmenter le personnel qui, au contraire, sera réduit à mesure que les travaux avancent, comme la chose a déjà eu lieu sur les sections Nos. 1, 2 et 8.

Les commissaires ont aussi divisé la ligne en trois “ districts de payeurs,” au lieu de quatre comme précédemment ; on se dispense ainsi d'un payeur. Le comptable ayant résigné le 1er février dernier, la charge d'assistant-secrétaire a été abolie et l'ancien assistant-secrétaire a été nommé comptable ; on a nommé un commis à \$800 par année, réalisant ainsi une économie de \$800.

D'après les recommandations réitérées de l'ingénieur-en-chef, le traitement annuel de quatre ingénieurs de district a été porté à \$3,000 chacun ; on accorde en outre à chacun \$600 par année pour location de chevaux et frais de route.

Le traitement du secrétaire a été porté de \$2,000 à \$2,600 par année.

APPROVISIONNEMENTS.

Sur les parties de la ligne qui se trouvent entre le St. Laurent et la Ristigouche, et entre la Miramichi et Moncton, on fournit les provisions au personnel, vu que cette région est inaccessible régulièrement ; mais les commissaires ont décidé qu'à l'ouverture de la navigation ces approvisionnement cesseraient et qu'on adopterait un système général pour tout le personnel.

SERVICE DES INGÉNIEURS.

Voici le montant payé pour explorations préliminaires, tracé et autres travaux du ressort des ingénieurs:—

Dépenses du personnel employé par M. Fleming, antérieurement à la nomination des commissaires.....		\$138,081 64
Et.....		12,630 16
		—————\$150,711 80
Exploration et tracé, du 1er janvier, 1869 au 31 décembre 1870...		170,638 91
Construction, services des ingénieurs, même période.....		240,188 92
Frais divers, service des ingénieurs “ “		15,304 31
Payeurs, assistants et frais “ “		14,630 76
Bureau de l'ingénieur-en-chef et personnel par lui spécialement employé, même période.....		22,229 36
		—————\$613,704 06

Le service des ingénieurs est surtout coûteux pendant qu'on fait exploration et le tracé de la ligne, qu'on dresse les plans et qu'on prépare tous les renseignements nécessaires pour adjudger les travaux. Il s'en suit que les frais du service des ingénieurs diminuent à mesure que les travaux avancent.

MAISONS POUR LE PERSONNEL.

Pendant l'exploration et le service, le personnel, constamment appelé d'un point à un autre, vivait sous des tentes; mais depuis que la construction est commencée, les commissaires ont fait bâtir plusieurs maisons de bois, pour l'usage du personnel, sur les points inhabités du parcours de la ligne. Les emplacements de ces maisons ont été choisis de manière à ce qu'elles puissent servir plus tard aux préposés à la voie et autres employés sur la ligne, lorsqu'elle sera terminée.

DROIT DE PASSAGE.

Se conformant au système indiqué dans le rapport précédent, les commissaires ont employé des évaluateurs pour les expropriations qu'ils ont dû faire sur toute la ligne. Ils ont requis en tout 6,858 acres de terre, sauf les emplacements des stations qui ne sont pas encore déterminés et les terres achetées à Moncton; les frais d'expropriations, pour terres et bâtiments, sont évalués à un total de \$140,440. Le prix moyen de l'acre est de \$18.20 et, pour chaque mille de chemin de fer, les frais d'expropriation (y compris les bâtiments, s'élèvent, en moyenne, à \$309.

On a pas encore réglé tous les comptes relatifs à ces expropriations, et, par suite, les paiements à faire différeront peut-être légèrement des évaluations ci-dessus, car plusieurs des parties intéressées ont refusé d'accepter les sommes offertes, et signifié leur intention d'en référer aux arbitres fédéraux.

ATELIERS DE MONCTON.

Le gouverneur en conseil, sur la recommandation des commissaires, ayant choisi Moncton (point de jonction du chemin de fer intercolonial et du chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord,) pour y établir les principaux ateliers nécessaires dans l'exploitation des chemins de fer du gouvernement, on a acheté 50½ acres de terre qui ont coûté \$13,081. Ce terrain est admirablement situé pour l'objet qu'on se propose, et l'on a passé contrat pour la construction des bâtiments nécessaires à raison de \$83,923.

ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.

Des soumissions seront prochainement demandées pour la pose et le ballastage de la voie, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Trois-Pistoles, et l'on espère que les lisses nécessaires pour ce parcours seront livrées au mois de mai, ce qui permettra d'ouvrir cette partie de la ligne à la circulation au mois de juillet prochain.

Les lisses pour la section de la ligne entre Amherst et Truro seront livrées l'automne prochain et seront posées en partant de ces deux stations.

Le reste des lisses sera livré durant le printemps et l'automne de 1872, et l'on poussera alors activement les travaux de la pose sur toute la ligne.

Le bilan jusqu'au 31 décembre 1870, (ci-annexé,) fait voir le total des dépenses jusqu'à cette date.

A. WALSH, ED. B. CHANDLER, C. J. BRYDGES, A. W. McLELAN,	}	Commissaires.
---	---	---------------

Bureau de la commission du chemin de fer Intercolonial,
OTTAWA, le 9 mars 1871.

ETAT A.—Indiquant la valeur total des travaux exécutés sur chaque section jusqu'aux 31 décembre 1870.

Sections.	Entrepreneurs actuels.	Travaux exécutés par les premiers entrepre- neurs.	Travaux exécutés par les entre- preneurs ac- tuels.	Total
		\$	\$	\$
Section No. 1.	G. et J. Worthington.....		150,000	150,000
do 2.	do.....		173,000	173,000
do 3.	F. X. Berlinguet et Cie.....	28,575	58,000	86,575
do 4.	Smith et Poblado.....	46,200	171,000	217,200
do 5.	A. McDonell et Cie.....	48,762	71,000	119,762
do 6.	F. X. Berlinguet et Cie.....	26,325	64,000	90,325
do 7.	J. Simpson et Cie.....	53,731	148,000	201,731
do 8.	D. Macdonald.....		70,000	70,000
do 9.	J. B. Bertrand et Cie.....		49,000	49,000
do 10.	D. Macdonald.....	30,850	1,500	32,350
do 11.	Davis, Grant et Sutherland.....		55,500	55,500
do 12.	Sumner et Somers.....		238,000	238,000
do 13.	W. E. Macdonald.....		137,000	137,000
do 14.	Nielsen et McGaw.....		45,000	45,000
do 15.	J. B. Bertrand et Cie.....		33,000	33,000
do 16.	King et Gough.....		6,500	6,500
do 17.	S. P. Tuck.....		11,000	11,000
do 18.	R. H. McGreevy.....		13,000	13,000
do 19.	S. P. Tuck.....		19,000	19,000
do 20.	Brown, Brooks et Ryan.....		2,500	2,500
do 21.	P. Purcell.....			
do 22.	C. Cummings et Cie.....			
do 23.	Sutherland, Grant et Cie.....		1,700	1,700
				\$1,752,143

ETAT B.—Donnant approximativement le chiffre du personnel, des chevaux, etc., employés sur les diverses sections pendant le mois d'octobre 1870, tel qu'indiqué par le nombre de jours ouvrables dans le mois.

Sections.	Division de la ligne.	Nombre de jours ouvrables.	Personnel, etc., approximativement.					
			Contre-maitres et artisans.	Journali-ers.	Enfants.	Chevaux.	Bœufs.	Carrier.
Section No. 1....	A	25	1,393	2,218	227	648	.....	.....
do 2....	B	26	2,154	5,645	.....	2,129	.....	.....
do 5....	C	26	991	8,278	487	2,505	.....	.....
do 8....	D	22	1,043	3,323	.....	1,138	.....	.....
do 13....	E	26	1,042	5,926	303	2,075	.....	310
do 14....	F	26	664	2,062	22	1,124	.....	.....
do 17....	G	26	206	1,958	28	141	.....	.....
do 18....	H	26	500	3,383	99	532	.....	.....
do 19....	I	26	532	2,604	113	791	.....	.....
do 3....	K	26	1,325	7,580	999	1,285	.....	.....
do 6....	L	26	1,871	11,503	1,008	1,744	.....	.....
do 9....	M	26	1,241	9,543	.....	870	.....	.....
do 15....	N	25	1,204	4,231	233	1,184	.....	52
do 16....	O	26	326	2,879	27	70	.....	.....
do 10....	P	25	248	1,643	134	286	.....	23
do 20....	Q	Aucun.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do 11....	W	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do 4....	X	25	2,191	9,426	2,106	3,399	164	1,141
do 7....	Y	25	2,371	12,243	1,359	4,410	139	974
do 12....	Z	25	2,468	14,011	2,215	5,095	20	918

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Constructions et voie permanente.....	150,711	80	2,046,243	00	Puissance du Canada.....	20,000	00	3,211,938	46
Service des ingénieurs, exploration et tracé, montant payé antérieurement. À la nomination des commissaires	462,992	26	613,704	66	G. et J. Worthington, dépôt spécial.....	74,000	00		
Montant payé subséquemment à la nomination des commissaires.....	46,369	02			E. Clark, Punchard et Cie., balance du prix d'achat du chemin de fer du prolongement Est.....	152,703	83		
Droit de passage, province de Québec.....	23,245	95	100,855	21	Percentages retenus sur les contrats.....	106,830	00	353,533	83
do do Nouveau-Brunswick.....	23,240	24	39,235	56	Evaluations pour décembre 1870, (net), payables et payées en janvier, 1871.....	174	39		
do do Nouvelle-Écosse.....			2,825	92	Banque de Montréal.....	45	95	220	34
Arpentages, évaluations, frais de justice.....			45,086	35	Reçu pour loyers de maisons à Moncton.....				
Pose et ballastage de la voie.....	7,597	00	15,422	59					
Direction.....	1,551	30	9,148	39					
Annouces, impressions, papeterie.....									
Bâtimens à la station d'Amherst.....									
do à la jonction de Fainsec.....									
W. Clendinning, avance sur le montant de son con- trat, par chers.....	10,000	00							
W. Hamilton et Fils, do leur.....	15,000	00							
do do do.....	2,000	00							
Wm. Blair, do do.....	500	00	27,500						
Wm. Faulkner, do do.....									
Matériel de roulement.—Comptes des dépenses.....	647	40							
Chars de première classe.....	3,200	00							
Chars de seconde classe.....	1,750	00	5,597	40					
Liasses.—A compte sur 400 tonnes.....	15,000	00							
Compte des dépenses.....	693	46							
Liens.—Compte des dépenses.....			15,693	46					
Dépôts spéciaux du receveur-général.....			15	45					
Elliott, Grant et Whitehead, balance des avances sur outillage.....	3,972	00	21,684	00					
D. Macdonald, balance avancée.....	2,248	00	6,220	00					
Balances des payeurs.—W. H. Stevenson.....	8,312	99							
A. McDougall.....	2,399	11							
H. W. McCann.....	5,458	32							
John McLaren.....	140	82	16,311	24					
Balances des évaluateurs.—W. R. M. Burdès.....	50	00	150	00					
J. Covernton.....	100	00	\$3,565,692	63					
			\$3,565,692	63					

RÉPONSES

A deux Ordres et une Adresse de la Chambre des Communes datées respectivement des 17 février, 20 février et 23 février 1871, et demandant copie de toutes soumissions pour des travaux sur le chemin de fer Intercolonial depuis le dernier état soumis, et du même format que cet état tel qu'imprimé; copie des annonces demandant telles soumissions, avec indication des noms des journaux dans lesquels sont insérés ces annonces et du montant payé pour cet objet; copies des soumissions reçues pour des locomotives ou autres choses formant partie du matériel roulant et pour des lisses, avec les mêmes informations touchant les annonces; aussi, un état indiquant le nombre d'ingénieurs, et d'assistants-ingénieurs, paie-mâtres et autres employés dans chaque district et section à la date du 1er juillet 1870, et le nombre d'hommes employés sur chaque section à la même date; aussi, copie de tous rapports d'ingénieurs, commissaires ou autres touchant le changement fait dans la route choisie par le major Robinson entre Bathurst et la rivière Miramichi; aussi, copie de toute correspondance entre les commissaires et le gouvernement au sujet des contrats, et copie de tous ordres en conseil au sujet de cette correspondance ou de ces contrats.

- 2.—Etat indiquant le montant total payé pour traitements et salaires des ingénieurs et du personnel sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'au 1er janvier 1871; aussi, le nombre d'employés sur chaque section et division, et le montant payé pour les travaux exécutés par les entrepreneurs jusqu'à la même date.
- 3.—Etat indiquant les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné pour les contrats pour la construction de quelque section du chemin de fer Intercolonial depuis le 19 mai 1869, la somme brute mentionnée dans chaque soumission, le prix par mille et les sûretés offertes; aussi, les noms de toutes les personnes qui ont obtenu des contrats depuis la dite date, le montant brut et le prix par mille pour lesquels chaque contrat a été accordé, les sûretés données par chaque entrepreneur; aussi, la totalité de l'ouvrage fait par chaque entrepreneur depuis le 31 décembre 1869, le progrès mensuel sur chaque section de chemin, la quantité totale de l'ouvrage fait, et la valeur à laquelle il peut être estimé; aussi, les noms de tous les ingénieurs, assistants-ingénieurs et employés qui ont été démis ou suspendus sur chaque section du chemin depuis le 31 décembre 1869, la date de chaque démission ou suspension, le montant du salaire ou de l'allocation payable à chaque personne au moment de sa démission ou suspension; aussi, les noms de toutes les personnes qui ont été de quelque manière employées par les commissaires sur chaque section depuis la date en dernier lieu mentionnée, et le montant de son salaire ou allocation; aussi, les noms de toutes les personnes maintenant employées par les commissaires sur chaque section, et le montant du salaire ou de l'allocation payable à chacune, et la nature de son occupation ou emploi.

Par ordre,

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 10 mars 1871.

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

CÉDULE DES ÉTATS.

- No. 1.—Etat indiquant les soumissions pour les sections Nos. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, et les nouvelles soumissions pour les Nos. 3, 4, 5, 6 et 7, donnant les noms des soumissionnaires, de leurs cautions, le montant total de chaque soumission, le prix par mille, et la cédule des prix pour les divers ouvrages.
- No. 2.—Etat indiquant les quantités d'ouvrage fait sur chaque section durant l'année 1870, les quantités totales et la valeur de l'ouvrage fait sur chaque section au 31 décembre 1870, et un relevé de tout l'ouvrage fait.
- No. 3.—Etat des annonces publiées durant l'année 1870 ; noms des journaux dans lesquels ont paru des annonces pour les sections Nos. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, et pour les nouveaux contrats des Nos. 3, 4, 5, 6 et 7, ainsi que pour le matériel de roulement, les bâtiments à Moncton, les sommes payées pour chaque annonce et le montant payé à chaque journal.
- No. 4.—Copie d'une lettre de l'ingénieur-en-chef relativement à la route entre Bathurst et la Miramichi. (Pas d'autre rapport à ce sujet.)
- No. 5.—Personnel, chevaux, etc., employés sur chaque section au 1er juillet 1870. (Du bureau de l'ingénieur-en-chef.)
- No. 6.—Etat du nombre d'ingénieurs, dessinateurs, assistants-ingénieurs, porte-jalons, porte-chêne, inspecteurs de la maçonnerie et des clôtures, *bâcheurs*, cuisiniers et journaliers sur chaque section et dans chaque district, au 1er juillet 1870. (D'après les bordereaux de paie pour juillet 1870.)
- No. 7.—Liste du personnel employé par l'ingénieur, payeurs, assistants, d'après les bordereaux de paie de janvier 1871 ; indiquant le traitement annuel et salaires respectifs, avec une note explicative au sujet d'autres personnes employées temporairement comme journaliers, etc., sur les sections et à la station d'Amherst, ainsi que sur la section No. 11.
- No. 8.—Liste des ingénieurs, assistants-ingénieurs, porte-jalons et porte-chêne qui ont résigné leurs fonctions ou qui ont été licenciés durant l'automne de 1870 et au 31 décembre 1870, respectivement, avec note explicative à ce sujet.
- No. 9.—Etat indiquant les montants portés, au compte du "service des ingénieurs et de l'exploration," pour explorations préliminaires antérieurement à la nomination des commissaires ; pour exploration et tracé, construction, divers, payeurs et assistants, bureau de l'ingénieur-en-chef, durant les périodes respectives suivantes, du 1er janvier au 30 juin 1869 ; du 1er juillet 1869 au 30 juin 1870 ; et du 1er juillet au 31 décembre 1870.
- No. 10.—Etat supplémentaire indiquant les soumissions acceptées pour les sections, les noms des cautions, le montant total, le prix par mille, et la valeur de l'ouvrage fait par les entrepreneurs au 31 décembre 1870.
- No. 11.—Copie des rapports des commissaires à l'honorable conseil privé, (accompagnées de copies des listes de soumissions pour locomotives, chars-fermés et chars-plateformes, lisses d'acier,) en rapport avec les contrats pour les sections Nos. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 3, 4, 5, 6 et 7 ; aussi copie des ordres en conseil relatifs à ces divers sujets formant la "correspondance entre le gouvernement et les commissaires" sur les mêmes sujets.
- No. 12.—Etat indiquant les dépenses pour exploration, tracé et construction et la moyenne du personnel employé par l'ingénieur sur la ligne du 1er janvier 1869 au 31 décembre 1870.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 22 octobre 1869.

Les commissaires, nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial, ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil sur les soumissions reçues pour la

SECTION No. 9.

Trente-cinq soumissions ont été reçues pour cette session, et les suivantes sont les plus basses :—

No. 184.	Gray et Lowe.....	\$220,632,	ou \$10,506	par mille.
" 92.	Steeves et Cie.....	297,310,	" 14,157	"
" 127.	J. S. Grant.....	303,770,	" 14,465	"
" 122.	Peton et Dussault.....	311,787,	" 14,847	"
" 155.	Ralph Jones.....	314,297,	" 14,966	"
" 95.	C. Touchette.....	315,000,	" 15,000	"
" 80.	Berlinguet et Huot.....	329,433,	" 15,211	"
" 39.	Sutton et Angus.....	338,698,	" 16,138	"
" 137.	And. Elliot et Cie.....	346,240,	" 16,487	"
" 76.	J. B. Bertrand et Cie.....	354,897,	" 16,899	"

Relativement aux Nos. 184, 92, 127, 122 et 95, les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises, et, par suite, ne peuvent recommander que ces soumissions soient acceptées.

La soumission No. 155 est retirée, le soumissionnaire ayant fait erreur dans ses calculs.

Après examen minutieux, les commissaires trouvent que la soumission No. 80 n'est pas satisfaisante; MM. Berlinguet et Huot ont déjà failli à l'exécution d'un contrat qui leur avait été adjugé, et leurs cautions ont renoncé; par suite, les commissaires ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée.

Les soumissions No. 39 et 137 sont faites par des entrepreneurs qui ont déjà des contrats et les commissaires ne croient pas devoir leur confier une plus grande part des travaux.

La soumission No. 76 est satisfaisante; les cautions sont bonnes et, par suite, les commissaires recommandent qu'on accepte la soumission de MM. J. B. Bertrand et Cie., de Québec, pour la somme totale de \$354,897 ou \$16,899.85 par mille; les commissaires sont convaincus que MM. Bertrand et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises.

SECTION No. 12.

La plus basse soumission pour la section No. 12 est celle de MM. W. Barker et Cie., de Brantford; mais, à l'examen, cette soumission n'a pas été trouvée satisfaisante et les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Sumner et Somers, de Moncton, pour la somme totale de \$597,600, ou \$24,378 par mille; et les commissaires, persuadés que MM. Somner et Somers ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 12.

(Signé.)

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLEAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 25 octobre 1869.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, par intérim, et pour les raisons données dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité recommande que les soumissions suivantes soient acceptées pour les sections No. 9 et 12 de ce chemin de fer, et que des contrats soient passés en conséquence, savoir:—

Section No. 9 à MM. J. B. Bertrand et Cie., de Québec, pour la somme de trois cent cinquante-quatre mille huit cent quatre-vingt-dix-sept piastres (\$354,897,) ou \$16,899.85 par mille.

Section No. 12 à MM. Sumner et Somers pour la somme de cinq cent quatre-vingt-dix-sept mille six cent piastres (\$597,600), soit \$24,378 par mille.

Certifié.

WM. LEE,
Greffier, C. P.

Aux commissaires du chemin de fer,
Etc., Etc., Etc.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 22 octobre 1869.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour la

SECTION No. 11.

La soumission la plus basse pour la section No. 11 est celle de MM. Davis, Grant et Sutherland, de Halifax, pour la somme de \$48,000, ou \$13,714 par mille; les commissaires, persuadés que MM. Davis et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission pour la section No. 11 soit acceptée.

A. WALSH,
ED. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. MCLELAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 26 octobre 1869.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire un nouveau rapport au gouverneur en conseil relativement à la

SECTION No. 11.

MM. Davis, Grant et Sutherland ont informé les commissaires que leur soumission pour la section No. 11 indiquant une somme totale de \$48,000, et \$13,174 par mille, en calculant, d'après l'avis public, la longueur de la section à $3\frac{1}{2}$ milles; que cette longueur étant de $4\frac{1}{2}$ milles, le chiffre de \$48,000 est erroné et qu'ils maintiennent leur soumission d'après le prix par mille.

La distance véritable, $4\frac{1}{2}$ milles, donnerait un total de \$61,713, et comme cette correction laisse encore cette soumission la plus basse, et que les commissaires ont toute confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires, ils recommandent que la soumission de MM. Davis, Grant et Sutherland soit acceptée, pour toute la section, à raison de \$61,713, ou \$13,714 par mille.

Les commissaires désirent que le présent rapport remplace leur rapport en date du 22 octobre relatif aux soumissions pour la section No. 11.

Certifié.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. S. BRYDGES,
A. W. MCLEAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 26 octobre 1869.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, par intérim, et pour les raisons données dans les rapports des commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial, le comité recommande qu'on accepte la soumission de MM. Davis, Grant et Sutherland, de Halifax, N.-E., pour la construction de la section No. 11 de cette ligne, à raison de \$61,713, soit \$13,714 par mille, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

WE. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer,
Etc., Etc., Etc.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 2 novembre 1869.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement à la

SECTION No. 10.

Depuis leur rapport en date du 21 octobre dernier, recommandant que la soumission de MM. Andrew Elliot et Cie., pour la section No. 10 fut acceptée, (rapport approuvé par le gouverneur en conseil,) ils ont informé M. Andrew Elliot que cette section lui avait été adjugée conformément à sa soumission, en lui demandant si lui-même et les cautions étaient prêts à exécuter le contrat et à consentir les obligations en conséquence.

A cette demande M. Elliot fit la réponse formulé dans la lettre suivante :—

OTTAWA, le 27 octobre 1869.

A. M. C. S. Ross, secrétaire de la commission du chemin de fer Intercolonial.

MONSIEUR,—J'ai reçu le télégramme que vous m'avez adressé à Pétroléa, et par lequel vous m'informez que le contrat pour la section No. 10 du chemin de fer Intercolonial m'a été adjugé. Sur réception de ce télégramme, je me rendis à Ottawa où, dès mon arrivé, je pus consulter la soumission au bureau des commissaires. Après l'avoir soigneusement examinée, je tiens à vous informer que le montant total semble basé sur des prix insuffisants pour les divers travaux.

J'ai toujours fidèlement et complètement exécuté tous les contrats dont j'ai été chargé, et je ne crois pas devoir accepter l'adjudication faite en ma faveur pour la section No. 10, ni à passer contrat aux prix indiqués par la soumission.

J'ai l'honneur, etc.,

ANDREW ELLIOT.

Les commissaires, après avoir soigneusement considéré la possession légale des soumissionnaires qui, comme dans le cas présent, refusent d'exécuter le contrat qui leur est adjugé, se sont convaincus qu'il est impossible de forcer les parties à l'exécution, le seul recours serait une action en dommages, et, en pareil cas, les commissaires recommandent que l'ordre en conseil acceptant la soumission de MM. Andrew Elliot et Cie., pour la section No. 10 soit annulé.

La soumission la plus basse après celle de MM. Andrew Elliot et Cie., pour la section

No. 10, est celle de MM. P. Marier et Cie., d'Ottawa, pour la somme de \$323,000 ou \$16,150 par mille.

La suivante, est celle de M. C. Touchette, de Québec, pour la somme de \$330,000, ou \$16,500 par mille.

La suivante est celle de MM. Peton et Dussault, de Québec, pour \$330,400, ou \$15,517 par mille.

Relativement aux soumissions de MM. Marier et Cie., C. Touchette, et Peton et Dussault, les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires aient l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour bien exécuter le contrat, et par suite, ne peuvent recommander qu'aucune de ces soumissions soit acceptée.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Sutton et Angus, pour la somme de \$349,970, ou \$17,498 par mille.

Relativement à cette soumission, les commissaires feront observer que ces soumissionnaires ont déjà obtenu un contrat à une adjudication précédente, et ne croient pas devoir leur confier à présent une plus grande part des travaux.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Berlinguet et Huot, de Québec, pour la somme de \$357,603, ou \$17,880 par mille.

Cette soumission n'est pas satisfaisante; MM. Berlinguet et Huot ont déjà renoncé à l'exécution d'un contrat qui leur avait été adjugé parce que leurs cautions ont refusé de consentir les obligations nécessaires et, par suite les commissaires ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Alexander McBean et William Robinson, pour la somme de \$362,083, ou \$18,164 par mille.

Les commissaires, persuadés que MM. Alexander McBean et William Robinson ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission pour la section No. 10 soit acceptée.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
Commissaires.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 9 novembre 1869.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, par intérim, pour les raisons données dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité est d'avis que l'ordre en conseil du 23 octobre ultimo, acceptant la soumission de MM. Andrew Elliot et Cie., pour la construction de la section No. 10 de cette ligne, soit annulé et qu'on accepte la soumission de MM. Alexander McBean et William Robinson pour la construction de cette section, à raison de \$362,000 ou \$18,164 par mille, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, etc.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 11 janvier 1870.

Dans un mémoire en date du 31 juillet 1869, les commissaires du chemin de fer Intercolonial signalent à l'attention du gouvernement la question du matériel roulant nécessaire pour l'exploitation de cette ligne de chemin de fer.

Comme il est douteux que les termes de l'acte du chemin fer Intercolonial s'appliquent à l'achat du matériel de roulement, ils désirent botenir l'autorisation du gouvernement avant de prendre des dispositions pour passer des contrats de cette nature.

Les commissaires sont d'opinion que pour s'assurer la fourniture d'un matériel solide et bien construit et l'avoir prêt à temps, il est nécessaire que l'ordre soit donné sans délai.

Ils demandent, en conséquence, d'être autorisés à donner les ordres nécessaires pour la fourniture du matériel roulant du chemin de fer Intercolonial.

Le comité approuve le rapport des commissaires, et recommande qu'il soient autorisés à demander, par avis public, des soumissions pour la construction de quarante locomotives, deux cent cinquante chars-fermés à marchandises, et cent cinquante chars-plateformes.

Certifié.

WM. H. LEE.,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 24 mars 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial, ont l'honneur de faire rapport au gouverneur-générale en conseil au sujet du

MATÉRIEL DE ROULEMENT.

Autorisés par la minute des délibérations du conseil, en date du 11 janvier dernier, les commissaires ont publié des avis demandant des commissaires pour

40 locomotives,
250 chars-fermés à marchandises,
150 chars-plateformes,

les soumissions devant être reçues jusqu'à 7 heures, p. m., le 17 mars dernier.

Ci-jointe une liste des soumissions reçues.

Après les avoir sérieusement examinées, les commissaires ont décidé de recommander au conseil d'adjuger les contrats suivants:—

150 chars-fermés à marchandises,	à W. Hamilton et fils, Toronto,	\$719 le char
50 " "	Gough et Hunter, Chatham,	735 "
50 " "	John F. Teed, Dorchester,	765 "
90 chars-plateformes à	W. Clendinning, Montréal,	570 "
60 " " à l' " International Iron and Steel Co",	Londonderry,	à \$580 le char.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. MCLELAN,
Commissaires.

Soumissions pour chars-fermés et chars-plateformes à marchandises, 19 mars 1870.

No.	Soumissionnaires.	Résidence.	Nombre de chars.	Prix.	Nombre de chars.	Prix.
2	Canadian Iron and Ore Company.....	Kingston.....	250	\$ 750	150	\$ 600
4	Michigan Car Company.....	Detroit.....	250	848	150	671
5	do do.....	do.....	250	815	150	641
6	Shaffer et Curry.....	Windsor, N.E.....	250	800	150	630
8	John F. Teed.....	Dorchester.....	160	765	100	580
9	Intercolonial Iron & Steel Company.....	Londonderry.....	250	770	150	580
10	Hyslop et Ronald.....	Chatham, O.....	100	900	50	600
12	Simon Peters.....	Québec.....	250	774	150	630
13	W. Clendinning.....	Montréal.....	250	752	150	570
14	W. Hamilton et fils.....	Toronto.....	200	719	150	615
15	W. Montgomery et Cie.....	Halifax.....	125	900	70	750
16	Gough et Hunter.....	Chatham, N.B.....	70	735	80	610
18	Thomas Temple.....	Fredericton.....	20	795	40	695
19	James Harris.....	St. Jean, N.B.....	150	799	150	599
20	do.....	do, N.E.....	150	819	150	614
23	Randall, Barnett et Cie.....	Port Hope.....	250	815		
25	W. S. Symonds et Cie.....	Halifax.....	100	1,057	50	745
27	George Nielson.....	Belleville.....	250	760	150	580
28	John Clements.....	Toronto.....	150	760	100	650
non-conforme	Pierre Légaré.....	Charlesbourg.....		Pas de prix mentionné.		

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 29 mars 1870.

Le comité du conseil ayant examiné le mémoire ci-annexé, en date du 24 mars 1870, avec lequel les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercoloniale soumettent une cédule des soumissions reçues par eux conformément à la minute des décisions du conseil, en date du 11 janvier dernier, pour la fourniture de chars-fermés et de chars-plateformes à marchandises, recommandent que les contrats suivants soient adjugés, savoir :—

150 chars-fermés à MM. W. Hamilton et fils, Toronto, à raison de \$719 le char ;

50 chars-fermés à MM. Gough et Hunter, Chatham, N.-B. ;

Et 50 chars fermés à M. John F. Teed, Dorchester, N.-B.

En spécifiant que les entrepreneurs construisent au même prix que MM. Hamilton et fils, savoir : \$719 le char.

Le comité recommande, en outre, que la construction de 90 chars-plateformes soit adjugée à M. W. Clendinning, Montréal, à raison de \$570 le char.

Et 60 à la compagnie dite dite "Intercolonial Iron and Steel Company," Londonderry, N.-E., en spécifiant que cette compagnie construisse au même prix, savoir : \$570 le char.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 10 mai 1869.

Le comité a examiné un mémoire en date du 16 avril 1870, avec lequel les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial soumettent des communications de

MM. Gough et Hunter et de M. John F. Teed, relativement à l'offre qui a été faite à ces entrepreneurs, respectivement, de construire un certain nombre de chars de chemin de fer, pourvu qu'ils acceptent le prix de la plus basse soumission, savoir: \$719 le char.

M. Gough et Hunter objectent à la réduction proposée, premièrement et surtout parceque leur soumission spécifiait que la livraison aurait lieu au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, tandis que la soumission la plus basse spécifie que les chars seront livrés à la Rivière-du-Loup, et secondement, parceque MM. Hamilton ayant à construire un beaucoup plus grand nombre de chars peuvent les fournir au plus bas prix.

M. Teed a télégraphié aux commissaires pour demander qu'on lui accorde \$735 par char, et fait observer que la "clause relative à la livraison peut impliquer un item considérable."

Les commissaires soumettent ces documents à la considération de Votre Excellence en Conseil, et feront observer, en même temps, que l'agent de MM. Hamilton et fils à verbalement informer les commissaires que le contrat de ces entrepreneurs spécifiait livraison à la Rivière-du-Loup; qu'en conséquence les commissaires leur ont adjugé le nombre de chars dont la livraison doit être faite à ce point, acceptant, d'autre part, les soumissions qui leur ont semblé les plus avantageuses pour les chars livrables au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse.

En raison de ces circonstances les commissaires recommandent qu'un contrat pour la construction de 50 chars soit adjugé à chacune des maisons sus-mentionnées, MM. Gough et Hunter et M. Teed, à raison de \$735 le char.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

Copie d'un "Mémoire" du Département des Travaux Publics, en date du 5 avril 1870.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, le 5 avril 1870.

MÉMOIRE.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que les commissaires du chemin de fer intercolonial lui ont représenté qu'une partie du chemin public de Métapédia (qui borde la rivière de ce nom près de son confluent avec la rivière Ristigouche), est nécessaire pour la voie du chemin de fer intercolonial sur un parcours d'environ 3 milles.

Que la construction d'un autre chemin, pour le même parcours, est, en conséquence, nécessaire.

Qu'il est important d'entreprendre immédiatement les travaux nécessaires à cette construction afin qu'on puisse faire sortir de la forêt, avant la fonte des neiges, la grande quantité de bois nécessaire pour construire cette route sur les bords à pic de la rivière.

Qu'en outre, s'il y a délai, il est probable qu'on ne pourra construire la nouvelle route cet été pour remplacer la partie qu'on va détruire pour la construction du chemin de fer, et que cette route formant la seule voie de communication entre les établissements sur le St. Laurent, la Baie des Chaleurs jusqu'à Gaspé et une grande étendue de pays au Nouveau-Brunswick, le public aurait à souffrir sérieusement de cette interruption.

Que M. Daniel Frazer, entrepreneur d'expérience, qui a déjà fait des travaux pour le gouvernement, offre de construire cette portion de chemin au prix de \$17,126, chiffre qui est inférieur à l'évaluation du coût des travaux sur cette section du chemin de fer intercolonial, évaluation faite par l'ingénieur résidant.

Que M. Frazer est un homme habile et énergique qui ne manquera pas de remplir fidèlement son contrat.

Que pour éviter les délais et les inconvénients qui en résulteraient, comme il vient d'être démontré, le soussigné recommande que cette construction ne soit pas offerte publiquement à soumissions, mais qu'il soit autorisé à passer contrat avec M. Daniel Frazer pour la somme de \$17,126 (dix-sept mille cent vingt-six piastres), les commissaires du chemin de fer intercolonial devant rembourser ce montant au département des travaux public.

Respectueusement soumis:

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des Travaux Publics.

Evaluation du coût des travaux nécessaires pour détourner le chemin Métapédiac.

EVALUATION du prix de construction d'un chemin public près de l'extrémité intérieure de la vallée de Métapédiac, endroit où le chemin actuel sera détruit pour la construction du chemin de fer intercolonial.

		Prix.	Montant.	Totaux.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
No. 1	Vis-à-vis les stations Nos. 507-520, sur le chemin de fer...			
50	Perches de fort coffrage, avec piliers, garde-fou complets, et lestage en terre et en pierre ou gravier, (chaussée, 18 pieds de large.)	20 00	1,000 00	
30	Perches de coffrage moins fort.	10 00	300 00	
3	Ponceaux	16 00	48 00	1,348 00
No. 2	Vis-à-vis les stations, Nos. 65-190.			
200	Perches de fort coffrage sur le roc, avec piliers, garde-fou complets, et lestage en terre, pierre et gravier (chaussée, 18 pieds de large.)	25 00	5,000 00	
250	Perches de fort coffrage sur terre et pierres détachées, avec piliers, garde-fou, etc., complets.	20 00	5,000 00	
308	Perches de chemin sans ou avec coffrage partiel.	10 00	3,080 00	
30	Ponceaux	16 00	480 00	
	Pont à "McFarland's Brook"		500 00	
	" " "Clarke's Gulch"		1,100 00	
	" " "Matthew's Brook"		650 00	
				15,810 00
	Déblai, travaux de mine extra, et divers, soit			\$17,158 00
				2,000 00
				\$19,158 00

MARCUS SMITH,
Ingénieur de District.

Le 28 mars 1870.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 6 avril 1870.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons données dans son rapport du 5 avril 1870, le comité est d'avis qu'il soit autorisé à passer contrat avec M. Daniel Frazer pour la construction du chemin de Métapédiac, ayant environ

trois milles de long, pour remplacer une partie du même chemin qui est requise pour la ligne du chemin de fer intercolonial, le montant du contrat devant être de \$17,126, chiffre qui est inférieur à l'évaluation du coût des travaux pour cette section du chemin de fer Intercolonial, évaluation faite par l'ingénieur résidant; et le comité recommande que les commissaires du chemin de fer Intercolonial remboursent ce montant au département des travaux publics.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires de l'Intercolonial, etc.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 10 mai 1870.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, le comité est d'avis que les commissaires du chemin de fer Intercolonial soient autorisés à placer la somme de \$17,126 au crédit du département des travaux publics pour permettre à ce département de construire cette partie du chemin de Métapédia, longue d'environ trois milles, qui devra remplacer la partie du même chemin requise pour la ligne de l'Intercolonial, conformément à l'ordre en conseil du 6 avril 1870.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires de l'Intercolonial.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 14 avril 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour les sections No. 3 et 4 (dont les premiers contrats ont été annulés) et aussi relativement aux sections Nos. 13, 14, 15 et 16.

Des soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures p. m., lundi, 4 avril 1870.

On a reçu en tout deux cent quarante-cinq soumissions comme il appert par la liste ci-incluse.

SECTION NO. 3.

L'ingénieur-en-chef évalue à \$530,000 le coût minimum des travaux sur cette section, (le maximum étant de \$705,000. Trente-huit soumissions ont été reçues pour les sections, et voici les plus basses.

No. 34.	Tracey et Murphy, Halifax.....	\$438,480	ou	\$18,270	par mille.
" 71.	Sutherland Grant et Cie., Amherst.....	456,000	"	19,000	"
" 138.	Berlinguet et Cie., Québec.....	462,444	"	19,222	"
" 68.	Sutherland, Oakes et Cie., Halifax.....	477,600	"	19,900	"
" 100.	P. Purcell, Williamstown.....	496,800	"	20,700	"

Après examen, les commissaires ont constaté que les soumissionnaires des Nos. 34, 71 et 68 n'ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises.

Quant à la soumission No. 138, les commissaires se sont assurés (des parties intéressées elles-mêmes) que "Berlinguet et Cie.," et "Bertrand et Cie.," représentent la même société pour les sections Nos. 3 et 15, et les commissaires ayant décidé d'accepter la soumission de MM. Bertrand et Cie., pour la section No. 15 (qui avoisine la section No. 9 adjudgée aussi à MM. Bertrand et Cie.) et n'ayant point obtenu de bons résultats lorsqu'ils ont adjudgée à la même société des sections distantes l'une de l'autre, ne peuvent recommander qu'on accepte la

soumission de MM. Berlinguet et Cie., pour la section No. 3. Les commissaires, persuadés que M. Purcell possède l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires, recommandent que sa soumission soit acceptée pour la section No. 3 à raison de \$496,800, soit \$20,700 par mille.

SECTION No. 4.

Evaluation de l'ingénieur-en-chef:—Minimum, \$441,000; maximum, \$573,000.)

Pour cette section l'on a reçu quarante-trois soumissions dont voici les plus basses:—

No. 35.	Tracey et Murphy, Halifax.....	\$375,543	ou	\$13,900	par mille.
“ 62.	Sumner et Somers, Truro.....	393,000	“	14,556	“
“ 44.	Jos. Townshend, Dorchester.....	398,737	“	14,768	“
“ 65.	Sutherland, Oakes et Cie., Halifax.....	410,601	“	15,207	“
“ 77.	J. McManus et Fils, Wemrainscook.....	431,297	“	15,973	“
“ 76.	R. P. Mitchell et Cie., Halifax.....	434,955	“	16,109	“
“ 143.	Smith et Pitblado, Amherst.....	438,326	“	16,234	“

Quant aux soumissions Nos. 35, 44, 65, 77 et 76, les commissaires, après avoir pris des renseignements minutieux, demeurent persuadés que les soumissionnaires n'ont pas l'habileté, l'expérience et les ressources requises et, par suite, les commissaires ne peuvent recommander que ces soumissions soient acceptées.

Quant à la soumission No. 143, il n'y a pas accord entre le prix par mille et le montant total; les commissaires ont adressé le télégramme suivant aux soumissionnaires:—

“OTTAWA, le 13 avril 1870.

“ A MM. Smith et Pitblado,

“ Amherst, N. E.

“ Quel est le montant total de votre soumission pour la section No. 4 ? ”

“ C. S. Ross, Secrétaire.”

La réponse à ce télégramme fut la suivante:—

A M. C. S. Ross.

“ AMHERST, N. E., 13 avril 1870.”

“ Reçu votre dépêche; consultez notre agent M. David Douglas qui se trouve à Ottawa.”

“ SMITH ET PITBLADO.”

A ce sujet, M. Douglas écrivit aux commissaires la lettre suivante:—

OTTAWA, le 14 avril 1870.

MONSIEUR,—MM. Smith et Pitblado vous ayant télégraphé de me consulter, comme leur agent, sur les détails de leur soumission pour la section No. 4 du chemin de fer Intercolonial, je suis autorisé à vous dire qu'ils offrent de construire cette section pour la somme totale de quatre cent trente-huit mille trois cent vingt-cinq piastres, quatre-vingt-trois ets., soit seize mille deux cent trente-quatre piastres vingt-neuf ets. le mille (\$16,234 29). J'ajouterai que je suis l'associé de MM. Robert Smith et Cie., et que je suis autorisé à agir et signer pour MM. Smith et Pitblado.

Votre respectueux serviteur,

DAVID DOUGLAS.

M. A. Walsh, M. P.

Président de la commission du chemin de fer Intercolonial.

Ainsi, la soumission de MM. Smith et Pitblado est pour le montant de \$438,325, ou \$16,234 le mille, et les commissaires persuadés que les soumissionnaires ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandant que cette soumission soit acceptée.

SECTION No. 13.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef.—Minimum, \$1,003,000; maximum \$1,285,000.)

Quarante-deux soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 31. John McKinsey, Halifax.....	\$738,000	ou	\$36,000	par mille.
“ 36. Tracey et Murphy, Halifax.....	774,285	“	37,770	“
“ 69. R. P. Mitchell et Cie., Halifax.....	799,743	“	39,000	“
“ 30. D. Sutherland et Cie., do	853,927	“	41,655	“
“ 220. W. E. MacDonald et Cie., Glencoe . . .	934,933	“	45,606	“

Relativement aux soumissions Nos. 31, 36, 69 et 30, les commissaires, après enquête minutieuse, ne croient pas que les soumissionnaires aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises et ne peuvent recommander que leur soumission soit acceptée.

Pour la soumission No. 220, MM. W. E. Macdonald et Cie., offrent de construire pour le montant total de \$909,933, ou \$44,387 par mille; mais les soumissionnaires ont adressé à la commission la lettre suivante :—

“ GLENCOE, le 5 avril 1870.

“ Dans notre soumission pour la section No. 13, nous avons omis la somme de \$13,000 (treize mille piastres), pour digues ou coffrage, emploi des pompes, et pour les cautions; “ aussi, la somme de \$12,000 (douze mille piastres) pour chemins et chantiers. Cela porterait “ le montant de notre soumission pour cette section à \$934,933 (neuf cent trente-quatre mille “ neuf cent trente-trois piastres), ou environ \$45,606 (quarante-cinq mille six cent six piastres) “ par mille. Dans l'espoir que vous accepterez cette explication et voudrez bien ajouter ces “ deux montants.

“ Nous demeurons,
“ Vos bien dévoués,

“ W. E. MACDONALD ET CIE.”

Aux commissaires du chemins de fer Intercolonial.

Cette soumission restant encore la plus basse après celle de D. Sutherland et Cie., No. 30, et celle de P. Purcell, No. 19, pour \$936,047, et les commissaires étant persuadés que MM. W. E. Macdonald et Cie. ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, ils recommandent que cette soumission soit acceptée pour la section No. 13, à raison de \$934,933, ou \$45,606 le mille.

SECTION No. 14.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef.—Minimum, \$245,000; Maximum, \$323,000).

Trente-neuf soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 8. D. C. Archibald, Métapédia,.....	\$230,600	ou	\$10,278	par mille.
“ 142. Nielson et McGaw, Belleville,.....	245,475	“	10,910	“

La soumission No. 8 n'est pas signée par les cautions, et a été rejetée comme n'étant pas conforme aux règles établies dans l'avis public.

Les commissaires, persuadés que MM. Nielson et McGaw ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission soit acceptée à raison du montant total de \$245,475 ou \$10,910 par mille.

SECTION No. 15.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef.—Minimum, \$425,000; Maximum, \$550,000).

Quarante-quatre soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 38. Tracy et Murphy, Halifax,.....	\$316,415	ou	\$26,150	par mille.
“ 139. J. B. Bertrand et Cie., Québec.....	360,020	“	30,000	“

En ce qui regarde la soumission No. 38, les commissaires, après enquête minutieuse, ne croient pas que les soumissionnaires aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises et ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée.

Les commissaires, persuadés que MM. J. B. Bertrand et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 15, à raison du montant total de \$360,000 ou \$30,000 le mille.

SECTION No. 16.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef :—Minimum, \$231,000 ; Maximum, \$304,000).

Trente-neuf soumissions ont été reçues pour cette section, et la plus basse est celle de MM. S. J. Kirg et J. C. Gough, de St. Jean et Chatham, N.-B., No. 159, pour la somme de \$206,000 ou \$11,135 le mille.

Les commissaires, persuadés que MM. King et Gough ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission pour la section No. 16 soit acceptée aux conditions ci-dessus.

A. WALSH,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

Subséquentment, c'est-à-dire le 29 avril 1870, le rapport supplémentaire suivant fut adopté.

A la demande de MM. Berlinguet et Cie., soumissionnaires pour la section No. 3, les commissaires nommés pour la construction du chemin de fer Intercolonial, ont l'honneur de soumettre la correspondance suivante relative à cette soumission et qui a été échangée ultérieurement au rapport des commissaires en date du 14 avril.

Le 26 avril, les commissaires ont fait expédier les télégrammes suivants :—

- OTTAWA, 26 avril 1870.
- (1.) " F. X. Berlinguet,
" 29, rue St. Jean, Québec.
" Quels sont vos associés dans les soumissions ? "
- C. S. Ross, secrétaire.
-
- OTTAWA, 26 avril 1870.
- (2.) " J. B. Bertrand,
" 29½, rue Richardson, Québec.
" Quels sont vos associés dans la soumission pour la section quinze ? "
- C. S. Ross, secrétaire.
-
- OTTAWA, 26 avril 1870.
- (3.) " Dunn et Home,
" Québec.
" Quel sont les associés de Berlinguet dans ses soumissions ? "
- C. S. Ross, secrétaire.
-

Voici les réponses à ces télégrammes :—

A C. S. Ross.

" J'exécuterai le contrat conjointement avec Bertrand."

QUÉBEC, 26 avril 1870.

F. H. BERLINGUET."

QUÉBEC, le 26 avril 1870.

“ A C. S. Ross.

“ Berlinguet sera notre associé dans l'exécution du contrat No. quinze, si on nous l'adjudge.

“ J. B. BERTRAND ET CIE.”

QUÉBEC, 26 avril 1870.

“ A C. S. Ross, Secrétaire.

“ Si l'on adjuge des contrats à Berlinguet, nous les exécuterons en société avec Bertrand.”

“ DUNN ET HOME.”

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 11 mai 1870.

Le comité du conseil a examiné le rapport des commissaires nommés pour construire le chemin de fer Interecolonial, en date du 27 avril 1870, et le rapport supplémentaire en date du 29 du même mois, et sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, le comité soumet les décisions suivantes à l'approbation de Votre Excellence.

SECTION No. 3

Recommandé que la soumission de MM. Berlinguet et Cie., de Québec, soit acceptée pour la somme de \$462,444, ou \$19,222.33 par mille.

SECTION No. 4.

Recommandé que l'offre de MM. Smith et Pitblado de construire cette section, à raison de \$16,234.29 par mille, soit acceptée, mais sans autoriser ces messieurs à expliquer les détails de leur soumission.

SECTION No. 13.

Recommandé que, dans l'opinion du comité, MM. W. E. Macdonald et Cie., ne devront pas recevoir les \$25,000 qu'ils ont demandées, en outre du montant de leur soumission, par lettre en date du 5 avril, mais que leur première soumission pour cette section, à raison de \$934,933, ou \$45,606 par mille, soit acceptée.

SECTION No. 14.

Recommandé que la soumission de MM. Nielson et McGaw, soit acceptée, pour la somme de \$245,475, ou \$10,910 par mille.

SECTION No. 15.

Recommandé que la soumission de MM. J. B. Bertrand et Cie., soit acceptée pour la somme de \$360,000, ou \$30,000 par mille.

SECTION No. 16.

Recommandé que la soumission de MM. King et Gough, soit acceptée pour la somme de \$206,000, ou \$11,135 par mille.

Certifié.

WM. H. LEE,
Crefrier, Conseil Privé.

Copie d'un rapport de deux des commissaires du chemin de fer Interecolonial à l'honorable conseil privé, en date du 13 mai 1870.

Les soussignés, commissaires du chemin de fer Intereolonial, ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil qu'ils ont reçu la lettre suivante de l'ingénieur-en-chef au sujet des quantités d'ouvrages sur la section No. 15 :—

“ Je regrette d'avoir à dire que des erreurs ont été découvertes dans les listes imprimées des quantités d'ouvrages sur la section No. 15. Il n'est donc pas opportun d'adjuger cette section à présent. Sitôt que M. Smith, à son retour de Dalhousie, aura pu faire enquête à ce sujet, je dresserai rapport et fournirai une liste révisée des quantités.”

“ SANDFORD FLEMING.”

En parcellles circonstances, les soussignés sont d'avis qu'il serait inopportun soit de passer actuellement contrat avec MM. Bertrand et Cie., (adjudicataires de la section) aux termes de leur soumission, soit de demander des soumissions par avis public, lorsque les quantités auront été exactement déterminées. Les quantités exactes d'ouvrages étant certainement plus considérables que celles qu'indique la liste des ouvrages sur laquelle la soumission est basée, une cédule des prix étant donnée pour chaque espèce d'ouvrage, dans la soumission, les soussignés suggèrent que les commissaires soient autorisés à écrire à MM. Bertrand et Cie., pour les informer que le contrat de la section No. 15 leur a été accordé, mais que les quantités d'ouvrages étant, selon toutes probabilités, plus considérables que celles qu'indique la liste, les commissaires proposent d'ajouter au montant du contrat une somme qui représente cet excédant.

Ils suggèrent aussi que les commissaires soient chargés de soumettre au conseil un état de la différence, lorsque l'ingénieur-en-chef aura indiqué les quantités exactes, afin qu'on puisse obtenir l'approbation du conseil avant la signature du contrat.

ED. B. CHANDLER.
A. W. McLELAN.

(Note.)

Subséquemment, l'ingénieur-en-chef fit rapport que les différences dans les quantités d'ouvrages, sur la section No. 15, avaient été constatées comme suit :—

1. L'excavation dans le roc a été calculée à 6,500 verges cubes, tandis que dans la liste des ouvrages, elle représentait 7,600 verges.

2. Sur la liste des ouvrages, l'excavation dans le sol était fixée à 607,000 verges cubes, et l'on a constaté ensuite qu'elle représentait 630,000 verges cubes.

Dans leur cédule des prix, MM. Bertrand et Cie., avaient indiqué \$1 pour la verge cube d'excavation dans le roc et 20 centins pour la verge cube d'excavation dans le sol.

Le montant total de leur soumission était.	\$360,020
A ajouter 23,000 verges cubes d'excavation dans le sol, 20 cts.	4,600
	<hr/>
	\$364,620
A déduire, 1,100 verges cubes d'excavation dans le roc à \$1...	1,100
	<hr/>
	\$363,520

somme pour laquelle le contrat a été passé.

La soumission immédiatement au-dessus de celle de MM. Bertrand et Cie., était le “ No. 75, R. P. Mitchell et Cie., \$363,741.” Par suite aucun des autres soumissionnaires n'a souffert du nouvel arrangement; ni MM. Bertrand et Cie., ni le gouvernement n'ont souffert non plus aussi, puisque les différences ont été réglées d'après les prix de la cédule.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 18 mai 1870.

Le comité du conseil a examiné le mémoire en date du 13 mai 1870, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, et, sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, le comité est d'avis que la recommandation des commissaires pour la section No. 15 de cette ligne soit approuvée, et que le contrat soit adjugé à MM. Bertrand et Cie., en payant ces messieurs pour les quantités d'ouvrages qui excèdent les chiffres indiqués sur la liste aux prix indiqués dans leur cédule.

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 12 mai 1870.

Les commissaires du chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour les sections Nos. 5, 6 et 7, dont les premiers contrats ont été annulés.

Des soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures p. m., samedi, 7 mai 1870.

Cent huit soumissions ont été reçues en tout, et la liste en est ci-incluse.

SECTION No. 5.

Évaluation de l'ingénieur-en-chef : minimum, \$542,000 ; maximum, \$700,000.

Trente-quatre soumissions ont été reçues pour cette section et voici les plus basses :—

No. 69. J. et T. D. McGuire, Ste. Marie.....	\$454,503	ou	\$17,480	par mille.
50. Peton et Cie., Québec.....	468,000	"	18,000	"
32. H. McDonald, Alexandria.....	500,000	"	19,300	"
16. A. Le Page, Rimouski	510,600	"	19,600	"
66. H. McMillan et Cie., Alexandria.....	530,000	"	20,384	"
100. A. McDonell et Cie., Hamilton.....	533,000	"	20,500	"

Après enquête, les commissaires sont persuadés que les soumissionnaires numéros 69, 50, 32, 16 et 66 n'ont pas l'habileté, l'expérience ni les ressources requises.

Les commissaires, persuadés que MM. A. McDonell et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission pour la section No. 5 soit acceptée, à raison de \$533,000 ou \$20,500 le mille.

SECTION No. 6.

Évaluation de l'ingénieur-en-chef : minimum, \$493,000 ; maximum, \$615,000.

Trente-deux soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 6. J. T. et D. McGuire, Ste. Marie.....	\$399,917	ou	\$13,043	par mille.
58. John Fowler, Cobourg.....	400,000	"	19,000	"
49. Peton et Cie., Québec.....	415,800	"	19,800	"
34. H. McDonald et Cie., Alexandria.....	440,000	"	20,952	"
31. F. X. Berlinguet et Cie., Québec.....	456,946	"	21,759	"
107. J. et G. Jackson, Simcoe.....	470,000	"	22,380	"

Après enquête, les commissaires demeurent persuadés que les soumissionnaires Nos. 6, 58, 49 et 34 n'ont pas l'habileté, l'expérience ni les ressources voulues.

Relativement au No. 31, comme la section No. 3 a été adjugée à MM. Berlinguet et Cie., les commissaires ne croient pas devoir recommander qu'une autre section soit adjugée aux mêmes parties.

Les commissaires, persuadés que MM. J. et C. Jackson ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission pour la section No. 6 soit acceptée, à raison de \$470,000, ou \$22,380 le mille.

SECTION No. 7.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef :—minimum, \$585,000 ; maximum, \$750,000.)

Quarante-deux soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 4. John Lowe et Cie., Lac Folly.....	\$450,963	ou	\$18,790	par mille.
30. D. McGregor et Cie., New Glasgow..	481,487	"	19,855	"
1. W. Kingsford, Montréal.....	497,520	"	20,730	"
44. Sumner et Somers, Truro.....	499,200	"	20,800	"
21. Townsend et Stirling, New Glasgow..	510,527	"	21,272	"
33. H. McDonald et Cie., Alexandria.....	530,000	"	21,855	"
74. McDonell, Evans et Cie., Galt.....	536,020	"	22,104	"
7. Mitchell et Sutherland, Truro.....	542,715	"	22,380	"
98. J. Otty, Moncton	547,000	"	22,791	"
108. J. et G. Jackson, Simcoe.....	551,000	"	22,721	"
48. J. Simpson et Cie., Londonderry.....	557,750	"	23,000	"

Relativement au No. 44, les soumissionnaires ont déjà le contrat pour la section No. 12, et quant aux soumissionnaires pour le No. 108, les commissaires ont déjà recommandé que la section No. 6 leur soit adjugée ; dans les deux cas, les commissaires ne sont pas d'avis que les parties aient de nouveaux contrats.

M. W. Kingsford, soumissionnaire pour la section No. 1, n'a pas donné de cautions ; relativement aux Nos. 4, 30, 21, 33, 74, 7 et 98, les commissaires, après enquête, demeurent persuadés que les soumissionnaires n'ont pas l'habileté, l'expérience ni les ressources voulues.

Les commissaires, persuadés que MM. James Simpson et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission pour la section No. 7 soit acceptée, à raison de \$557,750, ou \$23,000 le mille

A. WALSH,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

Je suis prêt à signer le rapport précédent sauf en ce qui regarde la section No. 7. Je ne puis admettre la raison pour laquelle on priverait M. Kingsford du contrat No. 1, parceque je crois qu'il possède l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour exécuter les travaux et parceque, en ce qui regarde la caution, il offre de laisser \$20,000 entre les mains des commissaires sur le montant de ses premières évaluations jusqu'à l'achèvement des travaux, en outre du pourcentage qui sera retenu ; de plus, M. Kingsford déclare que si cette proposition, identique à celle qu'on a trouvé parfaitement satisfaisante pour les MM. Worthington, n'est pas acceptée, il trouvera de nouvelles cautions propres à satisfaire les commissaires. Pour ces raisons, je crois que la soumission pour la section No. 7 devrait être acceptée.

C. J. BRYDGES,
Commissaire.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 13 mai 1870.

Le comité du conseil a examiné un mémoire en date du 13 mai 1870, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, et, de l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, il recommande respectueusement que les soumissions suivantes soient acceptées pour les sections No. 5, 6 et 7 de cette ligne :—

SECTION No. 5.

Soumission de MM. A. McDonald et Cie., pour la somme \$533,000, ou \$20,500 le mile.

SECTION No. 6.

Soumission de MM. F. X. Berlinguet et Cie., de Québec, pour la somme de \$456,946, ou \$21,759 le mille.

SECTION No. 7.

Soumission de MM. James Simpson et Cie., de Londonderry, pour la somme de \$557,750, ou \$23,000 le mille.

Certifié.

W. H. LEE,
G. C. P.

Au commissaires du chemin de fer Intercolonial.

EN COMITÉ, 13 MAI 1870.

Dans un mémoire en date du 13 mai 1870, l'honorable ministre des travaux publics revient sur la recommandation contenue dans son rapport du 28 avril, en ce qui concerne la section No. 13 du chemin de fer Intercolonial et fait rapport qu'après s'être mis de nouveau en communication avec les commissaires, il a appris que ces derniers ont reçu de MM. W. E. Macdonald et Cie., une lettre datée de Glencoe, le 5 avril 1870, corrigeant certaines erreurs dans leur soumission, que cette lettre a été reçue le jour où les soumissions ont été ouvertes et qu'elle a été considérée comme faisant partie de la soumission de MM. W. G. Macdonald et Cie.

Il recommande donc que leur soumission soit acceptée conformément aux termes de leur lettre.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 28 mai 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour les sections Nos. 17, 18 et 19.

Les soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures p. m., le 28 mai, et on en a reçu quatre-vingt-neuf, comme il appert de la liste ci-incluse.

SECTION No. 17.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef :—minimum, \$500,000 ; maximum \$668,000.)

Trente-une soumission ont été reçues pour cette section et voici les plus basses :—

No. 62.	Ralph Jones, Port Hope.....	\$389,130	ou	\$19,456	par mille.
15.	S. Rettie et Cie., Truro.....	389,779	“	19,488	“
11½	A. Sylvain et Cie., Bic.....	396,000	“	19,800	“
14.	R. Litster et Cie., Halifax.....	405,780	“	20,289	“
44.	S. P. Tuck, St. Jean.....	440,000	“	22,000	“

Relativement au No. 62, les commissaires ont reçu de M. Jones une lettre en date du 26 mai, par laquelle ce monsieur demande à retirer ses soumissions pour les sessions Nos. 17, 18 et 19, et, en conséquence, ces soumissions ont été retirées.

Quant à la soumission No. 15, les commissaires ont reçu avis que M. Rettie refuserait d'accepter le contrat, s'il lui était accordé.

Quant à la soumission No. 11½, les commissaires, après enquête, demeurent persuadés que les soumissionnaires n'ont pas l'habileté, l'expérience et les ressources requises et, par suite, ne peuvent recommander que leur soumission soit acceptée.

Relativement à la soumission No. 14, les commissaires ont reçu avis que les cautions désignées ne sont pas responsables ; en outre ils ne connaissent aucunement la société “ Litster et Cie.,” et ils sont sûrs que cette société n'a pas signé la soumission. En pareilles circonstances, ils ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée.

Les commissaires, persuadés que M. S. Parker Tuck a l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires, recommandent que sa soumission soit acceptée pour la section No. 17, à raison de \$440,000, ou \$22,000 le mille.

SECTION No. 18.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef :—minimum, \$737,000 ; maximum \$988,000.)

Vingt-neuf soumissions ont été reçues pour cette section, et voici les plus basses :—

No. 18.	S. Rettie et Cie, Truro.....	\$514,500	ou	\$25,725	par mille.
63.	Ralph Jones, Port Hope	538,419	“	26,920	“
16.	Mitchell et Cie, Truro.....	541,000	“	27,050	“
45.	S. P. Tuck, St. Jean.....	600,000	“	30,000	“
60.	R. H. McGreevy, Ottawa	648,600	“	32,430	“

Relativement au No. 18, les commissaires ont été informés que M. Rettie refuse actuellement d'accepter le contrat s'il lui était adjugé.

Le No. 63 a été retiré comme il est expliqué plus haut.

Après enquête, les commissaires demeurent persuadés que les soumissionnaires pour le No. 16 n'ont pas l'habileté, l'expérience, ni les ressources voulues, et ils ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée.

La soumission No. 45 a été retirée à la demande de M. Tuck.

Les commissaires persuadés que M. R. H. McGreevy a l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires, recommandent que sa soumission soit acceptée, à raison de \$648,600, ou \$32,430 par mille.

SECTION No. 19.

(Evaluation de l'ingénieur-en-chef :—minimum, \$440,000 ; maximum, 580,000.)

No. 49.	P. Ross et Cie, St. Jean.....	\$276,621	ou	\$29,118	par mille.
31.	E. R. Burpee, “	282,031	“	29,687	“
17.	Mitchell et Cie, Truro.....	317,502	“	30,726	“
64.	R. Jones et Cie, Port Hope	364,463	“	39,049	“
88.	P. Purcell, Williamstown.....	373,757	“	40,045	“

82. J. W. Guest, Ste. Mary's.....	376,937	"	40,750	"
46. S. P. Tuck, St. Jean.....	395,733	"	42,400	"
61. R. H. McGreevy, Ottawa.....	398,000	"	42,642	"
70. A. S. McDonald et Cie., Alexandria..	409,750	"	44,244	"

Relativement aux soumissions Nos. 49 et 31, toutes deux faites par la même personne, il y a une erreur importante :—427,000 verges cubes d'excavation à 25 cents la verge sont calculées à \$10,675 au lieu de \$106,750, ce qui constitue une différence de \$96,075, et, par suite, les deux soumissions sont rejetées.

Relativement aux soumissions Nos. 17 et 82, les commissaires, après enquête, demeurent persuadés que les soumissionnaires n'ont pas l'habileté, l'expérience et les ressources requises, et ne peuvent recommander que leur soumission soit acceptée ; en conséquence elle a été retirée.

Le No. 64, R. Jones et Cie., a été retiré pour les raisons données plus haut.

Relativement aux soumissions No. 46, S. P. Tuck, et No. 61, R. H. McGreevy, les commissaires ayant recommandé que les soumissions des mêmes parties pour les sections Nos. 17 et 18, respectivement, soient acceptées, ne peuvent recommander que de nouvelles sections soit adjudgée aux mêmes soumissionnaires.

Les commissaires, persuadés que MM. A. S. McDonald et Cie. ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 19, à raison de \$409,750, ou \$44,244 le mille.

A. WALSH,
E. B. CHANDLER,
C. J. BRIDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 9 juin 1870.

Le comité a examiné le rapport en date du 9 juin 1870, des commissaires du chemin fer Intercolonial, et de l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, il recommandent respectueusement que les soumissions suivantes soient acceptées pour les sections 17, 18 et 19, savoir :—

SECTION No. 17.

Soumission de M. S. Parker Tuck, de St. Jean, N. B., pour la somme de \$440,000, ou \$22,000 le mille.

SECTION No. 18.

Soumission de M. R. H. McGreevy, pour la somme de \$648,000, ou \$32,430, le mille.

SECTION No. 19.

Soumission de M. S. Parker Tuck, pour la somme de \$395,733, ou \$42,400, le mille.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 5 juillet 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au conseil sur les soumissions pour les locomotives.

Une liste des soumissions est ci-annexée.

Les soumissions venant des États-Unis sont toutes trop élevées. De même de la soumission venant de Belgique.

Parmi les soumissions venant d'Angleterre, la plus basse est celle de la compagnie dite "Yorkshire Engine Co.," pour \$11,575 chaque locomotive ; mais les commissaires ne peuvent recommander que cette soumission soit acceptée parce qu'ils ne croient pas qu'à si bas prix l'on puisse construire des locomotives suffisantes, vu surtout que les constructeurs auront à payer le fret et les droits.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Dubbs et Cie., de Glasgow, pour \$11,000 en entrepôt. En ajoutant les droits, cela porterait à \$12,500 le prix de chaque locomotive.

Parmi les soumissions canadiennes, celle de M. Gilbert, de Montréal, est la plus basse ; mais il l'a retirée.

Les deux soumissions qui viennent ensuite sont celles de MM. W. Montgomery et Cie., de Halifax, et celle de la compagnie dite "Canadian Engine and Manufacturing Co.," de Kingston, pour \$12,800. Depuis que les soumissions de ces deux compagnies ont été reçues elles ont signifié leur intention de fournir les locomotives à raison de \$12,500.

Les commissaires sont d'avis qu'il faut encourager, autant que possible, la construction des locomotives en ce pays. Mais il croient aussi qu'il n'est pas prudent de rejeter une soumission anglaise qui s'approche de si près des soumissions canadiennes.

Ils recommandent donc que les contrats suivants soient adjugés :

1.—Dubbs et Cie.—15 locomotives à \$11,000 chacune, en entrepôt, et avec les droits, environ \$12,500 chacune, livrables à St. Jean, Nouveau-Brunswick.

2.—La compagnie dite "Canadian Engine and Machinery Co."—15 locomotives à \$12,500 chacune, livrable à la Rivière-du-Loup.

3.—Wm. Montgomery et Cie.—10 locomotives à \$12,500 chacune, livrables à Halifax.

A. WALSH,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
E. B. CHANDLER,
Commissaires.

SOUSSIONS pour "locomotives," 19 mars 1870.

No.	Soumissionnaires.	Résidence.	Prix.	—
1	M. Baird et Cie.....	Philadelphie.....	\$14,250	Cours monétaire des E. U.
2	Canadian Engine & Machinery Co..	Kingston.....	12,800	
3	Dubbs et Cie.....	Glasgow.....	11,000	en entrepôt.
7	Yorkshire Engine Co.....	Angleterre.....	11,575	
9	Intercolonial Iron Steel Co.....	Londonderry.....	12,500	
10	E. E. Gilbert.....	Montréal.....	11,850	
11	Hyslop et Ronald.....	Chatham.....	14,500	
15	W. Montgomery et Cie.....	Halifax.....	13,000	
17	Vulcan Foundry Co.....	Angleterre.....	11,800	en entrepôt.
21	Rhode Island Locomotive Works...	Providence.....	12,000	
22	Nielson et Cie.....	Glasgow.....	{ £2,300 Stg \$11,193	en entrepôt.
24	Grant Locomotive Works.....	Paterson, E.U.....	12,000	
26	Portland Locomotive Co.....	Portland, E.U.....	13,900	
29	Société John Cockerill.....	Seraing.....	12,400	

SOUSSION SPÉCIAL de la compagnie du "Great Western" pour la fourniture de locomotives ayant déjà servi.

104 locomotives en tout.....	1 locomotive	\$ 2,160	
	1 "	2,400	
	12 "	3,200	Chacune.
	8 "	3,700	"
	2 "	4,000	"
	27 "	4,400	"
	15 "	5,200	"
	2 "	5,600	"
	17 "	6,400	"
	2 "	10,000	"
	5 "	11,000	"
	6 "	11,500	"
	6 "	12,500	"
	<hr/>		
	104		

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 7 juillet 1870.

Le comité du conseil a examiné le mémoire des commissaires du chemin de fer Intercolonial, approuvé par l'honorable ministre intérimaire des travaux publics, lequel mémoire est accompagné d'une liste de soumissions pour locomotives, et pour les raisons données dans ce mémoire, les commissaires recommandent que les contrats suivants soient adjugés, savoir :—

MM. Dubs et Cie., 15 locomotives à \$11,000 chacune, en entrepôt, ce qui, avec les droits, représente \$12,500 pour chaque locomotive livrables à St. Jean, N.-B.

La compagnie dite "Canadian Engine and Machinery Company," 15 locomotives à \$12,500 chacune, livrables à la Rivière-du-Loup.

W. Montgomery et Cie., 10 locomotives à \$12,500 chacune, livrables à Halifax.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 6 juillet 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour la section No. 20, soumissions qui ont été demandées par avis public.

Les soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures p. m., mercredi, 6 juillet courant.

Seize soumissions ont été reçues pour la section No. 20, la liste en est ci-incluse, et voici qu'elles étaient les plus basses :—

No. 16. Wm. Ellis et Cie, Prescott.....	\$520,000 ou \$86,666 par mille.
" 7. T. C. Gallagher, Moncton.....	546,600 " 91,109 " "
" 15. W. W. Livingstone et Cie, Simcoe ...	584,000 " 97,323 " "
" 13. J. et G. Jackson, Simcoe.....	612,376 " 102,062 " "

La soumission No. 16 a été écartée pour manque de certaines formalités.

Les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires pour les Nos. 7 et 15 aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises, surtout si l'on considère l'importance des travaux à exécuter.

Les commissaires, persuadés que MM. J. et G. Jackson, ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 20, au prix de \$612,376, ou \$102,062 par mille.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 23 août 1870.

Les soussignés, commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial, ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil qu'ils ont examiné les questions relatives aux soumissions pour la section No. 20, qui leur ont été renvoyées avec leur rapport du 6 juillet dernier, que l'honorable M. Chandler est malade et retenu au Nouveau-Brunswick, et que l'honorable M. McLelan a prévenu qu'il ne pourrait se trouver à la réunion des commissaires convoquée pour aujourd'hui.

Les commissaires soumettent ici l'évaluation de l'ingénieur-en-chef pour la section No. 20, évaluation qu'ils ont reçue le 15 août :—

“ Minimum, \$493,788 ; maximum, \$683,565.”

M. Walsh ayant de nouveau examiné toute la question souscrit au rapport fait par les commissaires au conseil, le 6 juillet dernier, et recommandant que la soumission de MM. J. et G. Jackson soit acceptée.

M. Brydges, ayant examiné les documents relatifs aux cautions offertes par MM. Ellis et Cie. avec leur soumission, renvoyée aux commissaires par le conseil, est d'opinion que ces documents font disparaître le manque de formalités en raison duquel la soumission de MM. Ellis et Cie., avait été écartée, et persuadé que MM. Ellis et Cie. ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, il est d'avis que leur soumission soit acceptée pour la section No. 20, à raison de \$520,000, cette soumission étant la plus basse.

A. WALSH,
C. J. BRYDGES,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le — août 1870.

Dans un mémoire en date du 23 août 1870, l'honorable Sir George E. Cartier, agissant pour l'honorable ministre des travaux publics, soumet un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial en date du 6 juillet 1870, accompagné d'une évaluation approximative du coût de la section No. 20, évaluation demandée par le conseil, et aussi d'explications de deux des commissaires à l'effet que, relativement à la section No. 20 de la ligne, la soumission de MM. Ellis et Cie., de Prescott, pour \$520,000, ou \$86,666 le mille, étant la soumission la plus basse, avait été écartée à cause d'une irrégularité dans la signature de la personne que MM. Ellis et Cie. proposait comme caution, mais que cette irrégularité a été rectifiée par une lettre de la dite personne qui s'offre comme caution.

L'honorable Sir George E. Cartier est d'avis que l'irrégularité dont on se plaignait n'était pas suffisante pour refuser le contrat à MM. Ellis et Cie., et il recommande que leur soumission soit acceptée, et que contrat soit passé avec eux en conséquence, d'ici à huit jours, et que les dits entrepreneurs s'occupent immédiatement d'exécuter le dit contrat.

Le comité est d'avis que la soumission de MM. Ellis et Cie. soit acceptée et que les instructions nécessaires soient données aux termes du rapport précédent.

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier Conseil Privé.

Copie d'une lettre de M. C. S. Ross, secrétaire de la commission de l'Intercolonial, à l'honorable J. C. Aikins, secrétaire d'Etat, en date du 1er septembre 1870.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous exposer, pour l'information de l'honorable conseil privé, dans quelles circonstances un contrat fut adjugé le 23 ultimo, sous condition, par le conseil, à MM. W. Ellis et Cie., pour la section No. 20.

Le 24 août, j'informai, par lettre, MM. Ellis et Cie. que leur soumission pour la section No. 20 avait été acceptée à condition que le contrat serait signé par eux-mêmes et leurs cautions le ou avant le 31 août, et que les travaux seraient immédiatement poussés avec la plus grande activité possible. Dans cette lettre, j'informais aussi MM. Ellis et Cie. que le contrat et l'obligation à souscrire seraient dressés dans quelques jours au ministère de la justice.

Le 25 août, j'écrivis de nouveau à MM. Ellis et Cie., pour les informer que les papiers étaient prêts et que M. Wisser (l'une des cautions résidant à Prescott) devrait venir à Ottawa pour signer l'obligation. Le 31 août, vers 6 hs. p. m., MM. Ellis et Cotton signèrent le contrat, et M. Bailiff, l'une des cautions, signa l'obligation. On m'informa que MM. Wisser ne pouvait venir à Ottawa en ce moment.

Les papiers étaient donc encore incomplets à la date mentionnée dans l'ordre en conseil (8 jours à partir du 23 août), et, en conséquence, le terme de l'adjudication conditionnellement accordée à MM. W. Ellis et Cie. expirait.

J'ai l'honneur de vous demander des instructions à ce sujet et s'il faut un nouveau rapport des commissaires afin de prendre immédiatement les mesures requises.

J'ai l'honneur, etc.,

C. S. Ross,
Secrétaire.

A l'honorable J. C. Aikins,
Secrétaire d'Etat.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 20 septembre 1870.

Le comité a examiné le rapport en date du 1er septembre, 1870, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, informant le conseil que, relativement à l'ordre du 23 août dernier, qui accordait le contrat pour la section No. 20 à MM. Ellis et Cie., l'une des cautions a négligé de signer l'obligation requise et que par suite le terme de l'adjudication conditionnelle faite à MM. Ellis et Cie. est expiré et que de nouvelles instructions sont nécessaires à ce sujet.

Le comité est d'avis que l'ordre en conseil du 23 août dernier, sus-mentionné, soit annulé, que le terme de l'adjudication soit déclaré expiré et que le rapport des commissaires en date du 6 juillet dernier, recommandant d'accepter la soumission de MM. J. et G. Jackson pour la section sus-mentionnée soit renvoyé aux commissaires afin qu'ils puissent mettre par écrit les explications qu'ils ont données verbalement au conseil.

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 20 septembre 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour la section No. 20 au sujet de laquelle ils ont fait rapport le 6 juillet dernier, recommandant d'accepter la soumission de MM. Jackson.

En examinant les soumissions pour la section No. 20, les commissaires sont arrivés à la conclusion que si MM. Jackson sont capables d'exécuter un contrat ordinaire, il n'ont pas l'expérience suffisante pour exécuter les travaux d'une nature toute particulière que demande le contrat pour la section No. 20.

Cette décision fut communiquée à MM. Jackson qui, peu de temps après, avisèrent les commissaires qu'ils s'étaient associé MM. Wardrop et Ryan, et les commissaires, persuadés que cette société a l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que la soumission de MM. Jackson soit acceptée.

C'est en vue de ces considérations que l'ordre en conseil du 6 juillet a été passé.

Certifié.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. S. BRYDGES,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 20 septembre 1870.

Le comité a examiné le rapport suivant, en date du 20 septembre 1870, soumis par les commissaires de chemin de fer Intercolonial, conformément à la minute en conseil les invitant à mettre par écrit les explications verbales données au conseil sur leur rapport du 6 juillet dernier, recommandant d'accepter la soumission de MM. J. et G. Jackson pour la section No. 20.

“ Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour la section No. 20 au sujet de laquelle ils ont fait rapport le 6 juillet dernier, recommandant d'accepter la soumission de MM. Jackson.

“ En examinant les soumissions pour la section No. 20, les commissaires sont arrivés à la conclusion que si MM. Jackson sont capables d'exécuter un contrat ordinaire, il n'ont pas l'expérience suffisante pour exécuter les travaux d'une nature toute particulière que demande le contrat pour la section No. 20.

“ Cette décision fut communiquée à MM. Jackson qui, peu de temps après, avisèrent les commissaires qu'ils s'étaient associé MM. Wardrop et Ryan, et les commissaires, persuadés que cette société a l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que la soumission de MM. Jackson soit acceptée.

“ C'est en vue de ces considérations que l'ordre en conseil du 6 juillet a été passé.”

Le comité du conseil ne peut accepter la recommandation des commissaires à l'effet d'adjudger le contrat pour la section No. 20 à MM. Jackson et Cie., parce que de nouvelles parties ayant l'habileté et l'expérience voulues se sont jointes aux premiers soumissionnaires qui ne remplissaient pas toutes les conditions requises. Le comité est donc d'avis que les commissaires devraient reviser leur rapport et substituer à MM. Jackson et Cie., quelque soumissionnaire ayant l'habileté et l'expérience nécessaires pour un travail aussi important.

Certifié.

W. H. LEE,
G. C. P.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 20 septembre 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ayant examiné la minute du conseil relative à la soumission de MM. Jackson, ont l'honneur de faire rapport sur les autres soumissions pour la section No. 20.

La soumission No. 5 ne mentionne pas de cautions et elle a été, en conséquence, écartée.

En vue de l'importance particulière des travaux sur cette section, les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires No. 7, 12 et 15, aient l'habileté, l'expérience et les ressources voulues.

Les commissaires, persuadés que MM. Brown, Brooks et Ryan ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission pour la section No. 20 soit acceptée à raison de \$642,854 ou \$107,142 le mille.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 20 septembre 1870.

Le comité a examiné le nouveau rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial⁷ soumettant conformément à la minute en conseil de la présente date un rapport sur les autres soumissions pour la section No. 20.

Les commissaires disent que la soumission No. 5 ne mentionne pas de cautions et a été, en conséquence, écartée.

Qu'en vue de l'importance particulière des travaux sur cette section, les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires Nos. 7, 12 et 15 aient l'habileté, l'expérience et les ressources voulues.

Que les commissaires, persuadés que MM. Brown, Brooks et Ryan ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 20 à raison de \$642,854 ou \$107,142 le mille.

Le comité, en vue de "l'habileté plus qu'ordinaire" que l'ingénieur-en-chef croit requise dans l'entrepreneur pour la section sus-mentionnée, et de la nécessité de confier cette section à des personnes "tout-à-fait responsables, d'une grande expérience et compétentes sous tous les rapports," conditions que, d'après les commissaires, MM. Brown, Brooks et Ryan remplissent, et aussi en vue de l'opinion exprimée par l'ingénieur-en-chef que "le prix accordé doit être suffisant pour couvrir tous les risques et rémunérer suffisamment l'entrepreneur et doit s'approcher plus du maximum que du minimum," le comité recommande que la soumission de MM. Brown, Brooks et Ryan soit acceptée, et que contrat soit passé avec eux en conséquence.

Certifié.

WM. LEE,
Greffier, C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 24 octobre 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil, relativement aux soumissions pour la section No. 10, (le premier contrat ayant été annulé,) et pour les sections Nos. 21, 22 et 23, concernant lesquelles avis public a été donné.

Les soumissions ont été reçues jusqu'à 6 heures. p. m., le 5 octobre 1869.

Cent trente-neuf soumissions ont été reçues en tout, comme il appert de la liste ci-incluse.

SECTION No. 10.

Evaluation :—Minimum, \$398,546; maximum, \$527,879.

La plus basse soumission pour cette section est le No. 61, de Duncan Macdonald, Montréal, pour la somme de \$400,000, ou \$20,000 par mille.

Les commissaires, persuadés que M. Macdonald possède l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que sa soumission pour la section No. 10 soit acceptée aux conditions indiquées dans l'avis public, savoir: " Sujette à déduction d'un pourcentage équivalent au pourcentage de tous les travaux qui, d'après le rapport de l'ingénieur-en-chef, " auront été exécutés par les premiers entrepreneurs."

SECTION No. 21.

Evaluation :—Minimum, \$460,000; maximum, \$590,000.

La plus basse soumission pour cette section, est le No. 133, de MM. G. W. Charland et Cie., de Québec, pour la somme de \$441,271 ou \$17,651 le mille.

Les commissaires, persuadés que MM. G. W. Charland et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission pour la section No. 21 soit acceptée à raison de \$441,271, ou \$17,651 le mille.

SECTION No. 22.

Evaluation :—Minimum, \$328,000; maximum, \$430,000.

Les plus basses soumissions pour cette section sont les suivantes:

No. 8. Sutherland, Grant et Cie., Amherst, \$323,876 ou \$12,955 par mille.

18. C. Cummings et Cie., Londonderry, 331,000 ou 13,200 par mille.

La soumission de MM. Sutherland, Grant et Cie., étant la plus basse pour la section No. 22, et les commissaires ayant décidé de recommander qu'on l'accepte, ne croient pas devoir recommander qu'on adjuge une autre section aux mêmes parties.

Les commissaires persuadés que MM. Cummings et Cie. ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission soit acceptée à raison de \$331,000, ou \$13,200 le mille.

SECTION No. 23.

Evaluation : Minimum, \$270,000; maximum, \$350,000.

La plus basse soumission est le No. 60, de MM. Sutherland, Grant et Cie., d'Amherst, pour la somme de \$276,750, ou \$12,300 le mille.

Les commissaires, persuadés que MM. Sutherland, Grant et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues recommandent que leur soumission soit acceptée pour la section No. 23, au prix sus-mentionné.

A. WALSH,
ED. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. MCLELAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 26 octobre 1870.

De l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons données dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial en date du 24 octobre 1870, le comité recommande que les soumissions suivantes soient acceptées pour les sections Nos. 10, 21, 22 et 23, respectivement, et que des contrats soient adjugés en conséquence, savoir:

Section No. 10.—A M. Duncan Macdonald de Montréal, pour la somme de \$400,000 ou à raison de \$20,000 le mille, “ sujette à déduction d’un pourcentage équivalent au pourcentage “ de tous les travaux qui, d’après le rapport de l’ingénieur-en-chef, auront été exécutés par les “ premiers entrepreneurs.”

Section No. 21.—A MM. G. W. Charland et Cie., pour la somme de \$441,271, ou à raison de \$17,171 le mille.

Section No. 22.—A MM. Charles Cummings et Cie, pour la somme de \$331,000 ou à raison de \$13,200 le mille.

Section No. 23.—A MM. Sutherland, Grand et Cie., pour la somme de \$276,750 ou à raison de \$12,300 le mille.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, etc.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial au gouverneur en conseil, en date du 23 novembre 1870.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil que le 26 octobre dernier, conformément à un ordre en conseil de la même date, MM. G. W. Charland et Cie., de Québec, furent informés que le contrat pour la section No. 21 leur avait été adjugé et furent invités en même temps à donner les noms et professions des personnes formant cette société ainsi que ceux de leurs cautions.

Jusqu'à la présente date, MM. Charland et Cie., n'ont pas fourni ces renseignements.

Le 10 novembre, voyant que le retard se prolongeait, les commissaires firent adresser à MM. Charland et Cie. le télégramme suivant :

“ Il nous faut votre réponse aujourd'hui.”

Le 11 novembre, les commissaires reçurent de MM. Charland et Cie., le télégramme suivant :

“ L'une de nos cautions est actuellement absente de Québec; nous irons signer le contrat “ à son arrivée.”

Mais depuis cette époque les commissaires n'ont pas entendu parler de MM. Charland et Cie.

Le soussigné considère qu'à cette époque de l'année chaque jour est précieux vu la difficulté de transporter des approvisionnements de Québec à Newcastle, et le retard que MM. Charland et Cie. mettent à signer le contrat et l'obligation nécessaire étant un indice que ces messieurs ne se soucient point de passer le contrat, il croit que l'adjudication, faite le 26 octobre, du contrat pour la section No. 21 devrait être annulée, vu que les parties ont négligé de remplir les formalités ordinaires et de signer le contrat et l'obligation. Il recommande aussi que le contrat pour la section No. 21 soit accordé à M. P. Purcell dont la soumission, \$483,195 ou \$19,327 le mille,—est la plus basse après celle de MM. Charland et Cie. A leur réunion du 21 octobre dernier, les commissaires se sont convaincus que M. Purcell possède l'habileté, l'expérience et les ressources requises.

SECTION No. 22.

Cette section, par ordre en conseil en date du 26 octobre dernier, fut adjugé à MM. Cummings et Cie., de Londonderry, Nouvelle-Ecosse. Dans leur soumission MM. Cummings et Cie., offraient, comme cautions, MM. F. M. Pearson, de Truro, et John Cummings, de Londonderry. Depuis la date de la soumission, 29 septembre, 1870, M. Pearson a été élu membre de la chambre des communes pour le comté de Colchester, et, par suite, ne peut agir comme caution. MM. Cummings et Cie., proposent de lui substituer M. John Wier, cultivateur et armateur, Londonderry. Le soussigné est informé que M. Wier offre les garanties suffisantes.

Le soussigné recommande donc que les commissaires soient autorisés, par ordre en conseil, à accepter MM. John Wier et John Cummings comme cautions de MM. C. Cummings et Cie., entrepreneurs de la section No. 22.

A. WALSH,
Commissaire.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 24 novembre 1870.

Le comité a examiné le mémoire en date du 23 novembre 1870, du président de la commission du chemin de fer Intercolonial, relativement aux sections Nos. 21 et 22 de cette ligne, et de l'avis de l'honorable ministre des travaux publics et pour les raisons, données dans le dit mémoire, le comité recommande humblement que le contrat adjudgé à MM. G. W. Charland et Cie., de Québec, pour la section No. 21, soit annulé et adjudgé à M. Peter Purcell, dont la soumission (\$483,195 ou \$19,327 le mille,) est la plus basse après celle de MM. Charland.

Le comité recommande en outre que les commissaires soient autorisés à accepter M. John Wier comme caution dans le contrat pour la section No. 22, adjudgé à MM. Charles Cummings et Cie., au lieu et place de M. F. M. Pearson qui, ayant été élu membre de la chambre des communes, ne peut plus agir comme caution.

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier-Conseil Privé.

Aux commissaires du chemin de fer intercolonial.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 10 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour les bâtiments à Moncton, soumissions dont avis public a été dûment donné.

Quinze soumissions ont été reçues, comme il appert de la liste ci-incluse, et les suivantes sont les plus basses ;—

No. 12. Archibald McKay.....	\$69,000
“ 2. Wm. Robertson	75,000
“ 1. Wm. J. Mills.....	83,000
“ 11. Crosby et McKean.....	83,923

Les commissaires ne croient pas que les soumissionnaires Nos. 12, 2 et 1, aient l'habileté, l'expérience et les ressources requises.

Les commissaires, persuadés que MM. H. B. Crosby et J. T. C. McKean, ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, recommandent que leur soumission No. 11 soit acceptée, pour la somme de \$83,923.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

COPIE de la liste des soumissions pour bâtiments à Moncton. Evaluation de l'architecte
\$98,000 et \$2,100 ; total \$100,100.

No.	Noms.	Résidence.	Montant.
			\$ cts.
1	Wm. J. Mills	Anagance	85,000 00
2	Wm. Robertson	Moncton	75,000 00
3	Joseph B. Moore	Montréal	140,894 00
4	Elliott et Melville	Brantford	92,500 00
5	Ralph Jones et Cie.	Port Hope	89,000 00
6	J. Quinton et C. F. Tilley	St. Jean	92,442 00
7	John Mann	Brantford	97,850 00
8	T. C. Gallagher et J. Prince	Moncton	203,800 00
9	J. Ferguson et S. McKean	Galt et Moncton	93,286 00
10	Sutherland, Grant et Cie.	Moncton	98,600 00
11	H. B. Crosby et J. T. C. McKean	St. Jean	83,923 00
12	Archibald McKay	Moncton	69,000 00
13	John Steacey	Brockville	95,900 00
14	R. Winoryes	Montréal	134,734 00
15	Wm. Wilson	do	136,294 00

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le — janvier 1871.

Le comité a examiné le rapport, en date du 10 janvier 1871, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, avec lequel ils transmettent une liste de soumissions reçues pour la construction de bâtiments à Moncton, et, de l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons données dans le rapport en question, le comité recommande que la soumission de MM. H. B. Crosby et J. T. C. McKean, soit acceptée pour la somme de \$83,923.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 12 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur-général en conseil, concernant les soumissions pour liens dont avis public a été donné.

On a reçu en tout cent vingt soumissions, comme il appert de la liste ci-annexée.

Après avoir examiné les détails de chaque soumission, les commissaires recommandent que les suivantes soient acceptées :—

Section No. 1, soumission No. 2, A. G. Côté	50,000 liens à \$32 le cent.
“ 2, “ 40, J. Rouleau et Cie.	50,000 “ 33 “
“ 5, “ 15, A. Lepage et Cie.	65,000 “ 24 50 “
“ 8, “ 15, “	50,000 “ 24 “

NOUVEAU-BRUNSWICK, Nos. 3, 6, 9 ET 15. §

Sections No. 3 et 6, soumission No. 108, Thomas Paradis, 109,000 liens, à \$50 le cent pour épinette rouge, \$48 pour pruche, \$25 pour épinette noire, \$24 pour cèdre.

Section No. 9, soumission No. 110, John E. O'Brien, pour 50,000 liens, à \$33 le cent.

Section No. 15, soumission No. 107, Félix St. Cœur, pour 40,000 liens, à \$30 le cent,

NOUVELLE-ÉCOSSE, SECTIONS NOS. 4, 7, ET 12.

Section No. 4, soumission No. 80, R. W. B.			
McLellan.....	65,000	liens à \$17 33	le cent.
Section No. 7, soumission No. 65, M. Kim et			
O'Brien.....	30,000	" 16 00	"
Section No. 7, soumission No. 73, Lindsay et			
Peppard.....	30,000	" 16 00	"
Section No. 12, soumission No. 89, G. P.			
Grant et Cie.....	30,000	" 15 88	"

A. WALSH,
 ED. B. CHANDLER,
 C. J. BRYDGES,
 A. W. McLELAN,
 Commissaires.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial au gouverneur-général en conseil, à la date du 16 janvier 1870.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur-général en conseil que, leur rapport du 12 courant leur ayant été renvoyé pour nouvelle considération, ils recommandent que les soumissions pour liens, venant de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, soient acceptées comme ils l'ont déjà recomanmdé, mais que celles du Nouveau-Brunswick, étant trop élevées, ne soient pas acceptées, mais que l'on en demande de nouveau par avis public dans cette province.

A. WALSH,
 ED. B. CHANDLER,
 C. J. BRYDGES,
 A. W. McLELAN,
 Commissaires.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 17 janvier 1871.

Le comité a examiné le mémoire en date du 12 janvier 1871, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, transmettant une cédule de soumission pour la fourniture de liens sur certaines sections de cette ligne ; aussi un rapport subséquent des commissaires, en date du 16 courant, sur le même sujet, et de l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, le comité recommande que les soumissions mentionnées pour liens et venant des provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse soient acceptées aux prix y indiqués, mais que les soumissions venant de la province du Nouveau-Brunswick étant trop élevées, ne soient pas acceptées, mais, comme le suggèrent les commissaires, que l'on demande de nouveau des soumissions par avis public dans cette province.

Certifié.

W. H. LEE,
 G. C. P.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 16 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur-général en conseil relativement à l'espèce de lisses que l'on devra employer sur la ligne.

Dans un rapport ci-annexé, l'ingénieur-en-chef recommande fortement l'adoption des lisses d'acier et les commissaires partageant complètement les opinions exprimées par M. Fleming, recommandent que les lisses Bessemer soient adoptées pour le chemin de fer Intercolonial.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

OTTAWA, le 16 janvier 1871.

MONSIEUR,—Vous m'informez que le gouvernement a reçu les soumissions demandées pour la fourniture de lisses sur le chemin de fer Intercolonial, et vous désirez que je vous expose brièvement mes vues, pour l'information du gouvernement, sur les mérites relatifs des lisses d'acier et des lisses de fer.

Dans la construction des chemins de fer, il est très-important d'avoir, au prix le plus raisonnable, les matériaux les plus solides et les plus durables dans chaque partie des constructions; les grands résultats qu'on obtient par là sont, pour le public, la sécurité et, pour la compagnie, une réduction des frais d'exploitation en évitant des dépenses périodiques, à de courts intervalles, pour reconstruction et renouvellements.

La voie d'un chemin de fer est exposée à une grande détérioration et pour la maintenir en bon état, lorsque le roulement est considérable, il faut se résigner à des dépenses continues.

L'expérience a démontré que les lisses ordinaires de fer s'usent rapidement, lorsque le roulement est considérable, et depuis quelques années on emploie des lisses plus durables fabriquées par le procédé métallurgique de Bessemer et Siemens, et connues sous le nom de "lisses de Bessemer et Siemen."

Les lisses fabriquées par ce nouveau procédé sont supérieures aux lisses de fer, non pas tant par ce qu'elles sont faites de meilleurs matériaux que par ce qu'on les obtient de lingots solides et que, par suite, elles sont parfaitement homogènes, tandis que les lisses fabriquées par l'ancien procédé des paquets sont faites de plusieurs morceaux, plus ou moins bien soudés ensemble, la réunion des différentes pièces dépendant de la qualité du métal dans chacune.

Les lisses de fer fabriquées par l'ancien procédé, et exposées à un roulement considérable, se détériorent bientôt par aplatissement, ou laminage, l'adhésion entre les parties imparfaitement soudées ensemble se détruisant sous le frottement des roues. D'autre part les lisses homogènes ne s'aplatissent pas et s'usent lentement d'une manière uniforme.

Je vous adresse ci-incluse copie d'une lettre dernièrement reçue et qui explique clairement la différence entre les lisses d'acier et les lisses de fer; cette lettre a été écrite par un ingénieur anglais, M. James Livesey, à un monsieur qui s'intéresse aux chemins de fer dans l'Amérique du sud. MM. Livesey explique très-clairement la différence entre la fabrication des lisses d'acier et celle des lisses de fer et, bien que ne partageant pas toutes ses opinions, je prends la liberté de renvoyer à sa lettre.

Lorsque l'on commença à fabriquer des lisses d'acier on éprouva de la difficulté à obtenir des lisses de résistance uniforme; quelques-unes des barres étaient trop dures et trop cassantes, d'autres, au contraire, étaient trop molles; toutefois, si l'on n'a pas entièrement surmonté cette difficulté, il y a aujourd'hui un grand perfectionnement.

Au point de vue de la construction, nul doute que les lisses d'acier ont de grands avantages sur les lisses de fer, et leur adoption dans les différents cas ne dépend que d'une question d'économie.

A ce point de vue il faut considérer le prix des lisses et leur durée. Le prix est indiqué par les variations du marché et dans les soumissions que les commissaires ont reçues pour cette fourniture; quant à la durée, il est plus difficile d'arriver à une conclusion précise.

La durée d'une lisse dépend de sa qualité et de l'usure à laquelle elle est exposée ; l'usure dépend surtout de l'importance du roulement sur la ligne.

Une lisse d'acier durera beaucoup plus longtemps qu'une lisse de fer pour les raisons déjà données. Mais on ne sait pas encore au juste quelle est la différence de durée. Quelques ingénieurs ont calculé qu'une lisse d'acier dure deux fois plus qu'une lisse de fer ; d'autres prétendent que l'acier est dix fois plus durable. Il ne serait pas prudent, je crois, de baser des calculs sur cette dernière opinion. Des lisses d'acier très-dur ne conviendraient pas au climat du Canada parce qu'elles pourraient se briser pendant l'hiver, et pourtant on peut les fabriquer aussi dures que l'on veut. On peut en chasser le carbone à tel point qu'elles peuvent être assimilées à des lisses de fer, mais l'homogénéité qu'on obtient par le procédé Bessemer ou Siemen leur donne des qualités que ne possèdent pas les lisses de fer commun. Sauf la possibilité de se briser, les lisses d'acier dur auront toujours une plus grande durée que les lisses d'acier mou, mais comme les premières ne peuvent pas être employées dans notre climat, nous n'avons à considérer que la durée des secondes.

En parlant ici des lisses de fer, je comprends les lisses ordinaires de fer comme celles qu'on vend sur le marché américain. Mais les fabricants qui tiennent à la réputation de leurs établissements peuvent fournir de bien meilleurs articles, bien qu'à des prix plus élevés ; la surface de roulage, dans ces lisses, est faite de bon fer durable battu au maillet et provenant en grande partie d'un minerai d'hématite ; mais la partie inférieure de la lisse est faite en paquet de plusieurs barres de fer grossier et fibreux. Grâce à cette disposition, la surface de roulage est solide, et il y a moins de chances de destruction par aplatissement ou désagrégation. Pour la commodité du langage, je désignerai cette espèce de lisse sous le nom de "lisse de fer de première qualité" et j'appellerai l'autre "lisse de fer commun."

La lisse de fer de première qualité durerait probablement une fois et demie ou deux fois, et une lisse d'acier suffisamment mou pour notre climat trois fois peut-être autant qu'une lisse commune.

J'ai fait des calculs en vue d'indiquer les frais annuels de la fourniture des lisses pour les différents services. Dans chaque cas, le roulement est représenté par la durée de la lisse de fer. Ces calculs sont basés sur les prix suivants, savoir :

Lisses communes.....	£6 5s 0d sterling.
Lisses de fer, 1ère qualité.....	7 10 0 "
Lisses d'acier.....	11 5 0 "

Je suppose, dans les trois cas, le même poids de lisses par mille, soit 90 tonneaux, et je tiens compte de la valeur des vieilles lisses.

TABLEAU No. 1.

Le roulement use les lisses de fer commun en :		FRAIS ANNUELS.				
		Lisses de fer commun, 90 tonneaux par mille.	Lisses de fer, 1ère qualité.		Lisses d'acier.	
			Durant 1½ fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 2 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 3 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 4 fois autant que les lisses de fer commun.
	\$	\$	\$	\$	\$	
2 ans.....	721	726	576	759	603	
5 „	358	366	304	412	357	
10 „	232	250	222	305	281	
15 „	196	219	195	274	262	
20 „	176	195	183	262	256	

Le tableau précédent indique les frais annuels nécessaires, dans chaque cas, pour acheter les lisses en Angleterre ; il faut tenir compte des frais de transport et de pose des lisses, frais communs aux deux espèces de lisses, il est vrai, mais qui, relativement, doivent être considérés comme moindres pour les lisses les plus durables.

Dans le tableau No. 2, il est tenu compte de ces frais, et le poids de la lisse de fer est fixé à environ 16 pour cent de plus que la lisse d'acier. Les calculs sont aussi basés sur ce que les vieilles lisses d'acier ont beaucoup plus de valeur que les vieilles lisses de fer. Dans les deux cas, on tient compte d'un intérêt composé à 5 pour cent.

TABLEAU No. 2.

Le roulement use les lisses de fer commun en :		FRAIS ANNUELS.				
		Lisses de fer commun, 104 tonneaux par mille.	Lisses de fer, 1ère qualité, 104 tonneaux par mille.		Lisses de fer, 1ère qualité, 90 tonneaux par mille.	
			Durant 1½ fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 2 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 3 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 4 fois autant que les lisses de fer commun.
	\$	\$	\$	\$	\$	
2 ans.....	1,637	1,377	1,078	917	744	
5 „	755	660	535	505	439	
10 „	456	427	371	377	349	
15 „	367	363	318	340	326	
20 „	321	318	294	326	319	

Le tableau No. 2 indique bien l'avantage des lisses d'acier pour un roulement considérable parce que, dans le cas d'un roulement peu considérable, l'économie n'est pas aussi sensible.

J'ai dit que, dans les deux tableaux, il est tenu compte de l'intérêt à 5 pour cent par année, mais un taux plus élevé donnerait des résultats différents et plus favorables aux lisses

dispendieuses ; toutefois à un taux moins élevé que celui de l'intérêt que l'on paie pour l'emprunt de l'Intercolonial, soit \$4 pour cent, il y a évidemment économie à employer la meilleure qualité de lisses, bien qu'elle coûtent plus cher au début.

Dans le tableau No. 3, l'intérêt est calculé à 4 pour cent par année, et si nous supposons un roulement moyen, celui qui, par exemple, userait les lisses communes en dix ans, voici quels seraient les frais annuels :

	Frais annuels.
1er. Lisse commune durant 10 ans.....	\$427
2me. Lisse 1ère qualité " 15 "	387
3me. Lisse 1ère qualité " 20 "	329
4me. Lisse d'acier " 30 "	325
5me. Lisse " " 40 "	295

TABLEAU NO. 3.

Intérêt à 4 pour cent.

Le roulement use les lisses de fer commun en :	FRAIS ANNUELS.				
	Lisses de fer commun, 104 tonneaux par mille.	Lisses de fer, 1ère qualité, 104 tonneaux par mille.		Lisses de fer, 1ère qualité, 90 tonneaux par mille.	
		Durant 1½ fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 2 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 3 fois autant que les lisses de fer commun.	Durant 4 fois autant que les lisses de fer commun.
	\$	\$	\$	\$	\$
2 ans.....	1,600	1,334	1,037	871	697
5 „	719	621	503	456	389
10 „	427	387	329	325	295
15 „	331	314	274	286	269
20 „	284	274	249	269	259

Tout pris en considération, je suis en faveur des lisses d'acier ; dès le début, j'ai exprimé le désir que toutes les constructions importantes sur le chemin de fer Intercolonial, fussent faites de matériaux aussi indestructibles que possible, et je demeure persuadé qu'en agissant ainsi on réalise une économie réelle.

A ce propos, je dois ajouter que les montures dont on se servira pour les lisses devront être de bonne qualité ; de ce détail important dépendent la solidité de la voie et le chiffre des frais d'entretien. Les coussinets-manchons récemment essayés ici devant des membres du gouvernement et le président de la commission du chemin de fer, conviennent bien mieux que tout autre aux lisses d'acier parcequ'ils ne nécessitent pas le forage ou le poinçonnage si préjudiciables à l'acier ; on les a essayés de toutes manières et l'on commence à les adopter sur les principaux chemins de fer anglais ; dans l'Inde et dans d'autres pays l'on s'en sert presque généralement. Je crois que ce sont les meilleurs coussinets d'acier qui existent et je recommanderais fortement qu'on les adopte sur toute la ligne de l'Intercolonial.

J'ai l'honneur, etc.,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur-en-chef.

A M. C. S. Ross,

Secrétaire de la commission de l'Intercolonial,
Ottawa.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial au gouverneur en conseil, en date du 13 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil sur les soumissions pour lisses d'acier qu'ils ont reçu instructions de demander par avis public.

Seize soumissions, en tout, ont été reçues, dont la liste est ci-annexée.

Les plus basses sont les suivantes :—

No. 15, Ebba Vale Cie., à	£11 0s. 0d. stg., la tonne.
„ 4, Barrow Cie., à	£11 5s. 0d. „ „

Et ils recommandent que ces soumissions soient acceptées pour 10,000 tonnes et 30,000 tonnes respectivement.

Les signataires des deux soumissions ayant offert de livrer les lisses aux points requis à raison de £12 1s. 0d. et £12 2s. 0d., respectivement, les commissaires demandent l'autorisation de prendre des mesures pour la livraison à des prix n'excédant pas ceux indiqués, s'ils croient ces mesures avantageuses.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLEAN,
Commissaires.

LISTE des soumissions pour lisses, éclisses, boulons et écrous, le 11 janvier 1871.

No.	Noms.	Localité.	Tonnes d'acier et autres.	Tonnes d'éclisses, etc.	Lieu de livraison.	Lisses d'acier. La tonne.	Autres lisses. La tonne.	Éclisses. La tonne.	Boulons. La tonne.	Écrous. La tonne.
						£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1	C. Cammell et Cie.....	Sheffield.....	8,000	Quantité requise.	Liverpool.....	11 15 0	.....	11 15 0	13 10 0	13 10 0
2	Guest et Cie.....	Londres.....	29,000	do	Cardiff.....	11 5 0	Sup'rsed'd	19 10 0	10 10 0	10 10 0
3	"Patent Shaft & Axle Co".....	Wednesburg.....	1,000	do	Liverpool.....	12 0 0	.....	18 0 0	16 0 0	16 0 0
4	"Barrow Hard Steel Co".....	Barrow.....	25,600	do	Barrow.....	11 5 0	.....	11 5 0	11 5 0	11 5 0
4A	do	do	.....	do	Ports in Canada.....	12 2 0	.....	12 2 0	12 2 0	12 2 0
5	do	do	.....	do	Newport ou Cardiff.....	.....	.....	.....	12 10 0	14 15 0
6	Barwell Frères et Smith.....	Birmingham.....	400	Quantité requise.	Liverpool.....	.....	.....	.....	12 10 0	12 0 0
7	"Staffordshire Bolt & Nut Co".....	Londres.....	.....	600	do	.....	.....	.....	14 5 0	14 5 0
8	Horton et Fils.....	Darlaston.....	.....	Quantité requise.	Cardiff.....	11 10 0	.....	11 0 0	10 15 0	10 15 0
9	Guest et Cie.....	Londres.....	10,000	do	Rotterdam.....	14 2 3	.....	14 2 3	18 13 0	18 13 0
11	Fredt. Krupp.....	do	10,000	do	Swansea.....	11 10 0	.....	11 10 0	11 10 0	11 10 0
12	"Landore Stienen's Steel Co".....	Landore.....	10,000	do	Liverpool.....	13 5 0	.....	13 5 0	13 5 0	13 5 0
13	"Mersey Iron and Steel Co".....	Liverpool.....	6,000	do	do	1871.....	.....	12 10 0	13 5 0	13 5 0
14	John Brown et Cie.....	Sheffield.....	15,000	do	{ 1872.....	13 0 0	.....	13 0 0	13 5 0	13 5 0
15	Cie. d'Ebba Vale.....	Londres.....	10,000	do	Newport.....	11 0 0	.....	11 0 0	11 0 0	11 0 0
10	"Aberdare Iron Company".....	Londres.....	40,000	Lisses d'acier.....	Port d'Angleterre.....	.....	7 15 0	7 15 0	13 5 0	13 5 0
16	"Darlington Iron Company".....	Darlington.....	40,000	Fer 1ère qualité.....	Sunderland.....	.....	7 10 0	8 0 0	14 0 0	14 0 0
8	Ibbottson Frères et Cie.....	Sheffield.....	Cous. pour 40,000 t. de lisses Liverpool.....			23 6 8	la tonne.			
17	"Starr Manufacturing Compy".....	Halifax.....	Mouleurs de coussin.-manç. 12 pouces de long, 60 cts. pour chacun.			19	do	64	do	Tels que requis. 4 cts. la lb.
					8	do	46	do		

NOTE.—La soumission No. 2 est remplacée par le No. 9.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 16 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil sur la question de la superstructure des ponts de la ligne.

Ci-joint un rapport de l'ingénieur-en-chef duquel il appert que les plus grands ponts peuvent être faits de fer à un prix qui n'excédera pas de beaucoup celui du bois, si l'on tient compte de la réduction que l'on peut faire, en certains cas, sur la quantité de maçonnerie.

Considérant que des lisses d'acier seront posées sur toute la ligne et qu'il est désirable que tous les travaux soient faits le plus solidement possible, les commissaires recommandent que toutes les arches de ponts n'ayant pas plus de 60 pieds d'ouverture soient faites de fer, pourvu que ce changement ne retarde pas l'achèvement des travaux et que l'on puisse faire, avec les divers entrepreneurs, des arrangements qui n'augmentent pas trop les frais de construction.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
OTTAWA, le 23 mai 1870.

A. M. C. S. Ross, Secrétaire.

MONSIEUR,—L'état suivant a été dressé en vue de donner, sous forme de tableau, une liste complète de tous les ponts qu'on devra construire sur la ligne du chemin de fer Intercolonial. Ce tableau indique le nombre et les noms des ponts, ainsi que les localités dans lesquelles ils devront être construits, avec le nombre et la longueur des arches aujourd'hui considérées les plus avantageuses dans chaque cas.

LISTE DES PONTS ET COUT COMPARATIF DES ARCHES DE FER ET DE BOIS.

No. du pont.	Nom du Pont.	Division.	No. du Contrat.	District.	NOMBRE ET LONGUEUR DES ARCHES.							
					Arch. de 100 pieds.	Arch. de 80 pieds.	Arch. de 60 pieds.	Arch. de 50 pieds.	Arch. de 40 pieds.	Arch. de 30 pieds.	Arch. de 24 pieds.	
1	Rivière-du-Loup.....	A	1	St. Laurent.	3							
2	Green River.....	A	1		2							
3	Trois-Pistoles.....	B	2		5							
4	Mill Stream.....	B	2						1			
5	Grand Bic.....	C	3						3			
6	Little Bic.....	C	3		1							
7	Rimouski.....	D	5		7							
8	Beam Culvert (Station 1,311).....	D	8									1
9	Metis.....	E	13		4							
10	Tartigoux.....	E	13						1			
11	Sayabec.....	F	14							1		
12	St. Pierre.....	F	14			1						
13	Tobcogote.....	F	14								1	
14	Amque.....	F	14		1							

Liste des Ponts, etc.—*Suite.*

No. du pont.	Nom du pont.	Division.	No. du contrat.	District.	NOMBRE ET LONGUEUR DES ARCHES.							
					Arch. de 100 pieds.	Arch. de 80 pieds.	Arch. de 60 pieds.	Arch. de 50 pieds.	Arch. de 40 pieds.	Arch. de 30 pieds.	Arch. de 24 pieds.	
15	Indian Brook.....	G	17	Restigouche.					3			
16	Metapedia, (près de la bifurcat.)	G	17		3							
17	Metapedia.....	G	17		2							
18	Ruisseau de McKinnon.....	H	18			2						
19	Metapedia.....	H	18		4							
20	Ruisseau de Clark.....	I	19						1			
21	Ruisseau de Gilmore.....	I	19						1			
22	Restigouche.....	I	19		Cinq arches	200 pieds	chacune.					
23	Ruisseau de Christopher.....	K	3			1						
24	Anse au moulin (Campbelltown)	K	3			3						
25	Rivière à l'anguille.....	K	3			3						
26	N. Embranchement Charlo.....	L	6					3				
27	S. Embranchement Charlo.....	L	6					2				
28	Ruisseau des moulins neufs.....	L	6					3				
29	Benjamin.....	L	6					3				
30	Ruisseau de Nash.....	L	6					2				
31	Ruisseau de Louison.....	L	6					1				
32	Jacquet.....	L	6			3						
33	Belledune.....	M	9				1					
34	Elm Tree.....	M	9				1					
35	Nigadoo.....	M	9				1					
36	Rivière du moulin.....	N	15				1					
37	Ruisseau de Grant.....	N	15				1					
38	Petegouche.....	N	15			5						
39	Petite rivière milieu.....	N	15				2					
40	Petite rivière.....	N	15					1				
41	Nipissiquit.....	N	15			6						
42	Ruisseau du Pin Rouge.....	O	16		Miramichi.					3		
43	Bartibogue.....	P	10					1				
44	Chemin de l'Île Chaplin.....	Q	20								1	
45	Miramichi N. O.....	Q	20			Cinq arches de 200 pieds	chacune.					
46	Miramichi S. O.....	Q	20			Six arches de 200 pieds	chacune.					
47	Chemin Nelson.....	Q	20								1	
48	Barnaby.....	R					1					
49	Embranchement à droite.....	R								1		
50	Barnaby.....	R						1				
51	Embranchement Est.....	R								1		
52	Konchibouquac.....	R							3			
53	Konchibouquacis.....	S						1				
54	Missiquash.....	W	11			Nouvelle-Ecosse.	1					
55	Nappan.....	X	4		1							
56	Chemin à lisses pour charbon.....	X	4								1	
57	Little Forks.....	X	7	1								
58	Rivière Philip.....	Y	7	3								
59	N. B. Wallace.....	Y	7					1				
60	Centre B. Wallace.....	Y	7				1					
61	Rivière la Folie.....	Z	12	5								
62	DeBert.....	Z	12	2								
63	Station 865.....	Z	12							1		
64	Ishgonish.....	Z	12	2								
65	Rivière du Nord.....	Z	12	2								
66	Salmon.....	Z	12	3								
Totals.....					60	10	19	18	15	5	2	

Nombre total de soixante-et-six ponts, comprenant les arches suivantes, savoir :—

16 arches de 200 pieds chacune.	18 arches de 50 pieds chacune.
60 " 100 "	15 " 40 "
10 " 80 "	5 " 30 "
19 " 60 "	2 " 24 "

Relativement au coût probable de ces ponts, avec des arches de bois ou de fer, je rappellerai que dans ma lettre à Sir John Macdonald, en date du 27 janvier 1869, je hasardais quelques observations sur les avantages comparatifs de constructions faites de matériaux périssables ou impérissables, et j'ajoutais que les ponts de fer coûteraient environ le double des ponts de bois, et malgré cette différence en faveur du bois, comme dépense première, j'établissais d'une manière satisfaisante l'économie qu'on réalise en employant le fer au lieu d'autres matériaux moins durables. Mais en recommandant les ponts de fer au point de vue de l'économie je devais ne pas en exagérer les avantages; aussi je prenais les cas les moins avantageux, persuadé que, pour tous les autres, ma recommandation serait inattaquable.

Les longrines de fer coûteront le double des fermes de bois, *mais dans les grandes arches seulement*; Car, dans la grande majorité des cas, la différence est beaucoup moindre et le rapport entre le coût des ponts de bois et celui des ponts de fer varie avec la longueur des arches, diminuant à mesure que les arches se raccourcissent, si bien que dans les arches très-courtes, la différence est insignifiante. Tous les ponts à construire sur le chemin de fer Intercolonial représentent un total de 145 arches, de 24 à 200 pieds, et de ce nombre dans trois ponts seulement, représentant ensemble 16 arches de 200 pieds chacune, la superstructure de fer coûtera le double de celle de bois. Ces ponts sont celui de Restigouche et les deux ponts de Miramichi. Il faut observer aussi que, même dans ces cas, la différence de prix n'est pas aussi considérable qu'elle semble au premier abord; elle n'a lieu que dans les arches, car les abords, culées, piliers et les fondations coûteuses existent dans les deux systèmes.

Les commissaires savent que, dans bien des cas, le pont de fer demande moins de maçonnerie que le pont de bois. J'ai eu l'occasion de vous expliquer ces détails dans mes lettres portant les dates respectives du 2 juillet 1869, et des 26 et 29 janvier 1870. A ces lettres je joignais des papiers établissant qu'en employant le fer au lieu du bois, on économiserait 1,000 pieds cubes de maçonnerie dans un seul pont (celui de Trois-Pistoles.)

D'après des calculs que j'ai dernièrement faits avec tout le soin possible, l'adoption du fer, au lieu du bois, amènerait une économie de maçonnerie représentée par 11,432 verges cubées sur la partie de la ligne entre Truro et la Rivière-du-Loup.

Ce point est d'une importance considérable; en effet, bien que la dépense première soit moindre pour les arches de bois que pour les arches de fer, le coût des autres constructions pour l'achèvement du pont rend plus coûteux (sauf dans les trois cas mentionnés,) l'emploi du bois que l'emploi du fer.

A l'appui de cette assertion, j'indiquerai ici les évaluations approximatives du coût de tous les ponts sur la ligne, sauf les trois ponts mentionnés qui représentent ensemble seize arches de 200 pieds chacune, savoir :—Le pont sur la Restigouche et les deux ponts sur la Miramichi,—et les commissaires ayant décidé, d'accord avec le gouvernement, que tous ces ponts à grandes arches seraient faits de fer, ils sont exclus des évaluations comparatives que voici :—

Evaluation pour des arches de bois.

73,560 verges cubées de maçonnerie en tout, y compris les piliers et les culées @ \$13.34.....	\$981,290 *
60 arches de 100 pieds " 3,471 l'arche.....	208,260 *
10 " 80 " " 2,486 "	24,860 *

* Ces chiffres représentent les moyennes des prix indiqués par les entrepreneurs pour les sections Nos. 1 à 12.

19 arches de 60 pieds @	\$1,472 l'arche.....	\$33,098 *
18 " 50 " " "	1,442 "	25,956 *
15 " 40 " " "	1,143 "	17,145 *
5 " 30 " " "	450 "	2,250 *
2 " 24 " " "	300 "	600 *
		\$1,293,459

Evaluation des arches de fer.

62,128 verges cubes de maçonnerie en tout, y compris les piliers et les culées @	\$13.34	\$828,787 *
60 arches de 100 pieds	5,600 l'arche.....	336,000
10 " 80 " " "	3,750 "	37,500
19 " 60 " " "	2,200 "	41,800
18 " 50 " " "	1,600 "	28,800
15 " 40 " " "	1,200 "	18,000
5 " 30 " " "	600 "	3,000
2 " 24 " " "	360 "	720
		\$1,294,607

Pour mieux faire comprendre les évaluations ci-dessus, je dois dire que, toutes les fois que la chose a été possible, les quantités de maçonnerie ont été prises dans les cédulas imprimées et tous les calculs faits d'après les plans lithographiés dressés pour l'information des personnes qui voulaient prendre l'entreprise. On a fixé un prix raisonnable pour les longrines de fer, et pour les autres items on a pris la moyenne de toutes les soumissions pour les sections de 1 à 12.

D'après ces évaluations, les ponts de fer ne coûteraient pas beaucoup plus que les ponts de bois, si l'on tient compte de la réduction dans la quantité de maçonnerie et d'autres items.

Naturellement la modification nécessaire des prix affectera l'évaluation dans un sens ou dans l'autre, mais en aucun cas de manière à nuire à la comparaison. Or, toutes choses comparées, il est évident que les ponts devraient tous être de fer sur toute la ligne. Je recommande donc fortement que le fer soit substitué au bois dans tous les ponts sur la ligne, et que l'on prenne des arrangements avec de bons entrepreneurs pour construire ces ponts.

Il est urgent qu'une décision finale soit prise, car deux ou trois des entrepreneurs insistent pour qu'on leur fournisse les plans de la maçonnerie des ponts, et il y aurait perte si l'on modifiait des constructions déjà commencées.

Sitôt que les commissaires le désireront, je fournirai des devis pour les longrines de fer, avec tous les renseignements requis pour les personnes qui offriront de construire des ponts.

Je suis, etc.,

SANFORD FLEMING,
Ingénieur-en-chef.

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 19 janvier 1871.

Le comité du conseil, après avoir soigneusement examiné les rapports des commissaires et de l'ingénieur-en-chef de la ligne de l'Intercolonial, rapports qui démontrent l'économie qu'il y

* Ces chiffres représentent les moyennes des prix indiqués par les entrepreneurs pour les sections Nos. 1 et 12.

a à employer les lisses d'acier au lieu des lisses de fer, bien que les premières coûtent plus au début, et ayant examiné le rapport des commissaires, en date du 13 janvier courant, qui recommande l'acceptation des soumissions de

La Cie., dite "Ebba Vale Co.," à £11 0s. 0d. sterling la tonne,
La Cie., dite "Barrow Co.,"..... 11 5s. 0d. do

le comité est d'avis que ce rapport soit adopté, en laissant aux commissaires le soin de faire de meilleurs arrangements, s'il est possible.

Le comité, pour les raisons données dans les différents rapports sus-mentionnés, en étant venu à la conclusion de recommander l'emploi des lisses d'acier de préférence aux lisses de fer, recommande en outre, afin de rendre toutes les constructions importantes sur la ligne aussi durables que possible, que les commissaires soient autorisés à construire des ponts de fer au lieu de ponts de bois dans les cas où l'ouverture doit avoir plus de 60 pieds, et toutes les fois que :—

1. Le consentement de l'entrepreneur pourra être obtenu sans augmentation de prix ou sans paiement d'indemnité.

2. Il n'y aura aucun délai important par suite de modification.

3. Le coût additionnel du pont n'excèdera pas l'évaluation de l'ingénieur-en-chef déjà soumise au conseil.

Le comité recommande en outre que la construction des ponts de fer soit efferte publiquement à soumission.

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier du Conseil Privé.

Copie d'un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, à l'honorable conseil privé, en date du 16 janvier 1871.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ayant examiné un coussinet-manchon pour la pose des lisses et ayant reçu deux soumissions pour la fourniture de ces coussinets, l'une d'Ibbotson, l'inventeur breveté, et l'autre de la compagnie dite "Starr Manufacturing Co.," de Halifax, ont l'honneur de recommander que, pour éprouver les avantages de ces coussinets, un contrat soit adjugé à la compagnie dite "Starr Manufacturing Co.," dont la soumission est la plus basse, pour la fourniture de la quantité de ces coussinets requise sur la partie de la ligne entre Truro et Amherst.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. MCLELAN,
Commissaires.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 17 janvier 1871.

Dans un rapport en date du 16 janvier 1871, les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial disent qu'ayant examiné un coussinet-manchon pour la pose des lisses et ayant reçu deux soumissions pour la fourniture de ces coussinets, l'une d'Ibbotson, l'inventeur breveté, et l'autre de la compagnie dite "Starr Manufacturing Co.," de Halifax, ils recommandent que, pour éprouver les avantages de ces coussinets, un contrat soit adjugé à la compagnie dite "Starr manufacturing Co.," dont la soumission est la plus basse, pour la fourniture de la quantité de ces coussinets requise sur la partie de la ligne entre Truro et Amherst.

De l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, le comité recommande qu'un contrat soit adjugé à la compagnie dite " Starr Manufacturing Co."

Certifié.

WM. H. LEE,
Greffier Conseil Privé.

(No. 4.)

LIGNE ENTRE BATHURST ET LA RIVIÈRE MIRAMICHI.

Lettre de l'ingénieur-en-chef.

OTTAWA, 20 janvier 1871.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 courant, m'avisant que la Chambre des Communes a demandé certains états, j'ai l'honneur de vous informer que je ne crois point avoir fait de rapports spéciaux sur la partie de la ligne entre Bathurst et la rivière Miramichi. Le ou vers le 2 mai 1868, je reçus instructions verbales du ministre des travaux publics, et d'autres membres du gouvernement, d'examiner les divers points propres à la traverse de la rivière Miramichi, en vue de découvrir la meilleure traverse, sur la ligne la plus directe entre Bathurst et la jonction du chemin de fer dit " Prolongement de l'Est," avec le chemin de fer de l'Est et de l'Amérique du Nord, près de Moncton.

Je pris immédiatement des mesures pour étudier la rivière et ses abords. Plusieurs lignes d'essai furent tracées, puis modifiées, en vue de découvrir la meilleure traverse pour le chemin de fer. Lorsque les commissaires furent nommés, ils confirmèrent, dans leur ensemble, les travaux faits et donnèrent ordre de les continuer. Aujourd'hui la ligne est tracée et adjugée. Je la crois beaucoup plus courte et, sous certains rapports, préférable à celle du Major Robinson, entre Bathurst et Moncton. Quant au nombre d'hommes employés sur chaque section au 1er juillet 1870, les tableaux suivants sont extraits des bordereaux mensuels déposés à mon bureau et sont, à peu de chose près, exacts.

Votre, etc.,

SANFORD FLEMING.

C. S. Ross, Secrétaire.

(No. 5.)

HOMMES, chevaux, etc., employés sur les diverses sections, le 1er juillet 1870.

Division.	No. de la section.	Artisans et contre-maitres.	Journaliers.	Enfants.	Carriers.	Chevaux.	Bœufs.
A	1	76	232	13	40	41	
B	2	107	487			92	
C	5						
D	8	59	425	53		151	
E	13	38	606	200		180	
F	14	18	218	9		10	
G	17						
H	18						
I	19						
K	3	24	264	31		52	
L	6	36	487	14		50	
M	9	10	217			16	
N	15						
O	16						
P	10	24	128	5		21	
Q	20						
R	21						
S	22						
T	23						
U							
V							
W	11	11	122	7	6	20	
X	4	75	395	64	76	119	
Y	7	32	232	10	33	72	
Z	12	93	776	93	11	244	1

(No. 6.)

LISTE des ingénieurs, assistants-ingénieurs, payeurs, et autres employés dans chaque district et sur chaque section de l'Intercolonial, au 1er juillet 1870.

	Ingénieurs de district.	Dessinateurs.	Ingénieur.	Assistant-ingénieurs.	Porte-jalon.	Porte-chaîne.	Inspecteurs de la maçonnerie des clôtures.	Cuisiniers, bûcheurs et journaliers.
<i>District du St. Laurent.</i>								
Bureau de Rimouski.....	1	2						1
Section No. 1.....			1	2	2	2	5	4
" 2.....			1	2	2	2	3	3
" 5.....			1	2	2	2	1	4
" 8.....			1	2	2	2	6	4
" 13.....			1	2	2	2		27
" 14.....			1	2	2	2	1	6
<i>District de Restigouche.</i>								
Bureau de Dalhousie.....	1	1		1				2
Section No. 17.....			1	2	2	2		4
" 18.....			1	2	2	2		5
" 19.....			1	2	1	1		1
" 3.....			1	2	2	2	1	4
" 6.....			1	2	2	2	1	2
" 9.....			1	2	2	2	1	3
" 15.....			1	2	2	2		3
<i>District de Miramichi.</i>								
Bureau de Newcastle.....	1	1 (et un commis)						2
Section No. 16.....			1	2	2	2		8
" 10.....			1	2	2	2	1	5
Parties d'exploration.....			2	1	1	1		
<i>District de la Nouvelle-Ecosse.</i>								
Bureau de Truro.....	1	2					1	1
Sections No. 11 et 4.....			1	3	4	2	1	6
" 7.....			1	2	2	2		5
" 12.....			1	3	3	3	1	5

PAYEURS ET ASSISTANTS, 1er juillet 1870.

	Payeurs.	Assistants.
Neuf sections, district du St. Laurent.....	1	1
Sept sections, district de Restigouche et partie de Miramichi.....	1	1
" district de la Nouvelle-Ecosse et partie de Miramichi.....	1	1

(No. 7.)

LISTE des ingénieurs et du reste du personnel employés sur les sections du chemin de fer Intercolonial d'après les bordereaux de paie du mois de janvier, 1871. (Les bordereaux de février n'ont pas encore été reçus, mais le personnel n'a pas été augmenté.)

Sections.	Noms.	Rang.	Salaire et gages.	
			Par année.	Par mois.
			\$	
Bureau de Dalhousie	M. Smith	Ingénieur de district.	{ 3,000	
	C. Blackwell	Ingénieur	600	
	R. C. Harris	Assistant ingénieur.	1,800	
	H. Matthews	Desinateur	1,100	
	P. G. Brophy	do	720	
Section No. 3.....	H. A. F. McLeod	Ingénieur	{ 1,800	
	H. Donkin	Assistant ingénieur.	200	
	G. R. Fellowes	Porte-jalon	1,100	
	E. J. Hutchison	do	600	
	James Holmes.....	Insp. de la maçonrie.	600	\$80 par mois.
Section No. 6.....	E. Lawson	Ingénieur.....	{ 1,800	
	J. B. Hegan	Assistant ingénieur.	200	
	H. N. Ruttan	Porte-jalon	1,100	
	D. Sadler, jr.	do	600	
Section No. 9.....	C. Odell	Ingénieur.....	{ 1,800	
	F. Bolger	Assistant ingénieur.	200	
	W. E. Fish	Porte-jalon	1,100	
	J. T. McMillan	do	600	
	J. Fotheringham	Insp. de la maçonrie.	600	\$30 par mois.
Section No. 15.....	P. A. Peterson	Ingénieur.....	{ 1,800	
	G. E. McLaughlin.....	Assistant ingénieur.	200	
	Wm. Mann	Porte-jalon	1,100	
	W. M. Maingy	do	600	
Section No. 10.....	W. M. Buck	Ingénieur.....	{ 1,800	
	John C. Brown.....	Assistant ingénieur.	200	
	J. F. Wilson	Porte-jalon	900	
	Z. J. Fowler	do	480	
	Jos. Williams	Insp. de la maçonrie.	480	\$80 par mois.
Section No. 16.....	J. W. Fitz-Gerald	Ingénieur	1,500	
	G. A. Garden	Assistant ingénieur.	900	
	V. Nicholson	Porte-jalon	480	
	V. Steele	do	480	
Section No. 20.....	W. B. Smellie	Ingénieur.....	{ 1,800	
	E. Force	Porte-jalon	200	
Newcastle	A. L. Light	Ingénieur de district.	{ 3,000	
	R. Stephens	Desinateur	600	
	A. McDougall	Payeur	720	
Section No. 21.....	F. J. Lynch	Ingénieur	1,200	
	E. W. Jarvis	Assistant ingénieur.	1,500	
	P. W. St. George	Porte-jalon	900	
	H. S. Langton	do	480	
Section No. 22.....	W. J. Crosdale	Ingénieur.....	480	
	W. Gossip, jr.	Assistant ingénieur.	1,500	
	J. E. Dickey	Porte-jalon	900	
Section No. 23.....	M. W. Maynard	do	480	
	C. Schriber	Ingénieur	480	
	E. A. Wilmot	Assistant ingénieur.	3,000	
	J. M. Kinnear	Porte-jalon	900	
	A. C. Schurman	do	480	

(No. 7.)

LISTE des ingénieurs, etc.—*Suite.*

Sections.	Noms.	Rang.	Salaire et gages.	
			Par année.	Par mois.
			\$	
Bureau du payeur.....	H. W. McCann.....	Payeur.....	1,200	
	R. B. Cutler.....	Assistant.....	699	
Bureau de Newcastle.....	J. Morphy.....	Commis.....	720	
Bureau de Truro.....	W. H. Tremaine.....	Ingénieur de district.....	{ 3,000	
	H. P. Bell.....	Assistant ingénieur..	600	
	H. A. Gray.....	Dessinateur.....	1,100	
	C. E. Perry.....	do.....	720	
Section No. 11.....	J. D. Macdonald.....	Commis de travail.....	720	\$60 par mois.
„ 4.....	G. H. Henshaw.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	J. R. Smith.....	Assistant ingénieur..	200	
	J. A. Creighton.....	Porte-jalon.....	1,100	
	J. S. Delaney.....	do.....	600	
	K. Sutherland.....	Insp. de la maçonrie.....	600	\$80 par mois.
Section No. 7.....	T. S. Rubidge.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	A. J. Hill.....	Assistant ingénieur..	200	
	P. S. Archibald.....	Porte-jalon.....	1,100	
	G. A. Bayne.....	do.....	600	
	R. Scott.....	Insp. de la maçonrie.....	600	\$80 par mois.
Section No. 12.....	W. Hazen.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	E. H. Keating.....	Assistant ingénieurs..	200	
	D. S. Doggett.....	Porte-jalon.....	1,100	
	J. N. Archibald.....	do.....	600	
	A. McKay.....	Insp. de la maçonrie.....	600	\$80 par mois.
Section No. 1.....	L. G. Bell.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	C. Macnab.....	Porte-jalon.....	200	
Section No. 2.....	J. R. Macdonell.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	E. G. Powell.....	Porte-jalon.....	200	
	A. R. Pinsonneault.....	do.....	600	
	Wm. Patterson.....	Insp. de la maçonrie.....	600	\$80 par mois.
Section No. 5.....	R. McLennan.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	L. Chandler.....	Assistant ingénieur..	200	
	W. McPhillips.....	Porte-jalon.....	1,100	
	W. Dickinson.....	do.....	600	
Section No. 8.....	T. M. Quigley.....	Insp. de la maçonrie.....	600	\$80 par mois.
	John Lindsay.....	Ingénieur.....	1,800	
	W. Ireland.....	Porte-jalon.....	600	
Section No. 13.....	H. S. Cambie.....	Ingénieur.....	{ 1,800	
	W. Murdoch.....	Assistant ingénieur..	200	
	John J. McGee.....	do.....	1,100	
	A. Wilson.....	Porte-jalon.....	900	
	S. Y. Kent.....	do.....	600	
	J. W. Scott.....	Insp. de la maçonrie.....	480	\$80 par mois.
Section No. 14.....	Henry Carre.....	Ingénieur.....	{ 1,500	
	T. D. Taylor.....	Assistant ingénieur..	200	
	H. F. Forest.....	Agissant do.....	900	
	L. N. Rheume.....	Porte-jalon.....	900	
Section No. 17.....	W. G. Bellairs.....	Ingénieur.....	{ 1,500	
	J. F. Darwell.....	Assistant ingénieur..	200	
	W. E. Tisdale.....	Porte-jalon.....	900	
	C. Micotte.....	do.....	480	
			480	

(No. 7.)

Liste des ingénieurs, etc.—*Suite.*

Sections.	Noms.	Rang.	Salaire et gages.	
			Par année.	Par mois.
			\$	
Section No. 18.....	W. G. Thompson	Ingénieur.....	{	1,500
	L. B. Hamblin	Assistant ingénieur ..		200
	C. H. Morse	Porte-jalon.....		900
	D. McMillan	do		480
Section No. 19.....	Peter Grant	Ingénieur	{	1,800
	John Gellett	Porte-jalon		150
				600
Bureau de Rimouski	S. Hazlewood	Ingénieur de district.	{	3,000
	A. M. Edmonds	Dessinateur		600
	W. McCarthy	Porte-jalon.....		720
Payeur	W. H. Stevenson	Payeur.....		600
Métis.....	J. A. Hays	Assistant payeur.....		1,200
				600
Ottawa.....	S. Fleming	Ingénieur-en-chef ...		\$111,570
	W. J. Forrest	Aide de do do ...		4,800
	D. Simms	Assistant ingénieur ..		1,800
	T. R. Burpee.....	Secrét.de l'ing.en chef		1,100
				800
				\$120,070

NOTE POUR SERVIR D'APPENDICE A LA LISTE DU PERSONNEL.

Outre les employés inscrits sur les listes précédentes, on emploie diverses personnes comme *bûcheurs*, cuisiniers et journaliers. L'ingénieur de chaque section décide combien on emploie de ces personnes, quand il en faut, et le payeur veille à ce qu'elles ne reçoivent que les gages ordinaires dans la localité. Ces gages sont, en général, de \$26 par mois.

Afin de compléter la partie de la ligne entre Missisquash et Amherst, M. Schrieber, ingénieur en charge de la section No. 11 et des bâtiments de la station d'Amherst, fut chargé d'engager des hommes pour faire la pose de la voie, le ballastage et d'autres travaux à la station d'Amherst. Je ne suppose pas que le moteur de l'adresse des communes désire qu'on donne ici le nom de chacun de ces journaliers. Ils ont été employés durant des périodes variant d'un jour à un mois et aux gages ordinaires. Cette partie des dépenses ayant été faite aux mois de janvier et février, paraîtra dans les comptes de 1871, sous les chefs suivants : "Ballastage et pose de la voie," et "Station d'Amherst."

Le personnel de neuf des sections reçoit encore des provisions et l'on devra continuer ce système jusqu'au 31 mai, pour laisser ensuite tous les employés s'approvisionner eux-mêmes. Cela augmentera les salaires de \$120,070 à \$126,440 pour le personnel actuel, mais les approvisionnements cesseront alors. Comme il a fallu transporter sur place, avant la clôture de la navigation, toutes les provisions pour l'hiver, les dépenses de provisions du dernier semestre semblent considérables. Mais il y a eu un excédant représenté par les provisions disponibles pour l'hiver, au 31 décembre.

(No. 8.)

LISTE des ingénieurs, assistants, porte-jalon et porte-chaîne qui ont été licenciés le 31 décembre 1870.

Section.	Noms.	Rang.	Observations.
No. 1.	J. Galbraith	Porte-chaîne	Ces employés reçurent avis le 1er novembre 1870, que leurs services ne seraient plus requis à partir du 31 décembre 1870. Il n'y a eu ni suspension ni démission. Aucun salaire comme allocation extra n'ont été payés en outre du salaire régulier de décembre.
„ 2.	R. Higginson	do	
	W. McLeod	do	
„ 5.	J. Johnston	Assistant ingénieur	
	W. Dickinson	Porte-chaîne	
	J. Brophy	do	
„ 8.	A. Bristow	Assistant ingénieur	
	W. Ireland	Porte-jalon	
	W. Johnston	Porte-chaîne	
	L. Fortier	do	
„ 13.	F. C. Gamble	do	Ces employés reçurent avis, le 1er novembre 1870, que leurs services ne seraient plus requis à partir du 31 décembre. Aucun salaire, aucune allocation extra n'ont été payés en outre du salaire régulier de décembre.
„ 14.	A. B. Hotley	Assistant ingénieur	
	W. J. Scott	Porte-chaîne	
	J. Ryan	do	
„ 17.	E. A. Harris	Assistant ingénieur	
	J. Garrity	Porte-chaîne	
	R. J. C. Irvine	do	
„ 18.	Theo. Hamel	do	
	A. Sinclair	do	
	E. D. Brunelle	do	
„ 19.	J. M. Cadman	Assistant ingénieur	Ces employés reçurent avis, le 1er novembre 1870, que leurs services ne seraient plus requis à partir du 31 décembre. Aucun salaire, aucune allocation extra n'ont été payés en outre du salaire régulier de décembre.
	M. B. Owen	Porte-chaîne	
„ 3.	H. W. Needham	do	
	Stanley Morse	do	
„ 6.	J. W. Roberts	Assistant ingénieur	
	H. G. Miles	Porte-chaîne	
	F. Allison	do	
„ 9.	B. D. McConnell	Assistant ingénieur	
	G. P. Bliss	Porte-chaîne	
	E. N. Johnson	do	
„ 15.	J. A. Macdonnell	do	Ces employés reçurent avis, le 1er novembre 1870, que leurs services ne seraient plus requis à partir du 31 décembre. Aucun salaire, aucune allocation extra n'ont été payés en outre du salaire régulier de décembre.
	W. H. Phillips	do	
„ 16.	C. Call	do	
	L. Desbrisay	do	
„ 10.	W. Matthewson	do	
	F. Maltby	do	
„ 20.	J. H. Sutton	do	
	W. Nixon	do	
Arpent's	G. W. McCready	Assistant ingénieur	
„ 11.	I. J. Ritchie	Porte-chaîne	
„ 4.	P. Woodgate	Assistant ingénieur	
	M. W. Maynard	Porte-jalon	
	S. Kinder	Porte-chaîne	
	O. B. Davidson	do	
„ 12.	J. J. O'Brien	do	
	A. Johnston	do	
	J. Murray	do	
	J. M. Yuill	do	

Les employés suivants ont résigné durant l'année 1870.

Section.	Nom.	Rang.	Observations.
No. 2.	W. H. E. Napier	Ingénieur	
„ 2.	T. Reynolds, jr.	Assistant ingénieur	
„ 1.	G. C. Carman	do	
„ 13.	H. C. Symmes	do	
	C. F. H. Forbes	do	
	W. F. Biggar	Ingénieur	
„ 12.	C. H. McLeod	Porte-jalon	
„ 1.	T. M. Hamel	Porte-chaîne	

(No. 9.)

ETAT indiquant les montants portés au compte du "service des ingénieurs et de l'exploration," jusqu'au 31 décembre 1870.

	S	cts.	S	cts.
<i>Explorations préliminaires par M. Fleming.</i>				
Dépenses antérieures à la nomination des commissaires	138,081	64		
Balance du même compte payé à M. Fleming, par ordre en conseil en date du 19 août 1870	12,630	16		
			150,711	8
<i>Exploration et tracé.</i>				
Du 1er janvier 1869 au 30 juin 1869	46,569	44		
Du 30 juin 1869 au 30 juin 1870	115,066	89		
Du 30 juin 1870 au 31 décembre 1870	9,002	58		
			170,638	91
<i>Construction.</i>				
Du 1er janvier 1869 au 30 juin 1869	13,771	16		
Du 30 juin 1869 au 30 juin 1870	101,673	56		
Du 30 juin 1870 au 31 décembre 1870	124,744	20		
			240,188	92
<i>Divers.</i>				
Du 1er janvier 1869 au 30 juin 1869	610	00		
Du 30 juin 1869 au 30 juin 1870	13,229	22		
Du 30 juin 1870 au 31 décembre 1870	1,465	09		
			15,304	31
<i>Payeurs, assistants, et dépenses.</i>				
Du 1er janvier 1869 au 30 juin 1869	1,591	90		
Du 30 juin 1869 au 30 juin 1870	8,507	44		
Du 30 juin 1870 au 31 décembre 1870	4,531	42		
			14,630	76
<i>Bureau de l'ingénieur-en-chef.</i>				
Du 30 juin 1869 au 30 juin 1870	16,920	41		
Du 30 juin 1870 au 31 décembre 1870	5,308	95		
			22,229	36
			8613,704	06

Copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 23 octobre 1869.

De l'avis de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons données dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité recommande que les soumissions suivantes soient acceptées pour la construction des sections Nos. 8 et 10 de cette ligne, respectivement, et que des contrats soient passés en conséquence, savoir :—

Section No. 8,—à Duncan Macdonald, de Montréal, pour la somme de cent mille piastres (\$100,000) ou à raison de \$4,878 le mille.

Section No. 10,—à MM. Andrew Elliott, et Cie., de Pétrolia, pour la somme de trois cent huit mille trois cent quatre-vingt-quinze piastres (\$308,395) ou à raison de \$15,419 le mille.

Certifié.

WM. H. LEE,
G. C. P.

Aux commissaires des chemins de fer, etc., etc.

Copie d'un rapport des commissaires des chemins de fer Intercolonial à l'honorable conseil privé, en date du 21 octobre 1869.

Les commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil relativement aux soumissions pour les sections Nos. 8 et 12, dont avis public a été donné.

Les soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures p. m., lundi, 18 octobre 1869.

Deux cent dix-sept soumissions en tout ont été reçues, comme il appert de la liste ci-incluse.

SECTION No. 8.

La plus basse soumission pour la section No. 8, est celle de M. Duncan Macdonald, de Montréal, pour la somme de \$100,000, ou à raison de \$4,878 le mille, et les commissaires, persuadés que M. D. Macdonald a l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que sa soumission pour la section No. 8 soit acceptée.

SECTION No. 10.

La plus basse soumission pour la section No. 10, est celle de MM. Andrew Elliott et Cie., de Pétrolia, pour la somme de \$308,395 ou à raison de \$15,419 le mille, et les commissaires, persuadés que MM. Elliott et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources voulues, recommandent que leur soumission pour la section No. 10 soit acceptée.

SECTIONS Nos. 11 ET 12.

Les commissaires ne sont pas encore prêts à faire rapport sur les sections Nos. 9, 11 et 12.

A. WALSH,
ED. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Commissaires.

Le soussigné, l'un des évaluateurs nommés par les commissaires du chemin de fer Intercolonial pour évaluer les terrains requis pour l'usage du chemin de fer au Nouveau-Brunswick, a l'honneur de faire rapport qu'il a soigneusement inspecté les lots suivants de terre qui sont ceux indiqués sur une carte ou plan des terrains requis pour les stations, les ateliers des machines, etc., à Moncton, et qui lui ont été communiqués, pour le guider dans ses évaluations, par l'ingénieur du district, et il recommande que les sommes mises en regard des différents lots de terre dans la cédule ci-annexée soient payées aux propriétaires respectifs de ces terrains, comme étant un équivalent juste et raisonnable des terrains ainsi requis.

Le dit évaluateur fait aussi rapport qu'en estimant la valeur des terres il a tenu compte de l'augmentation de valeur qu'elles doivent acquérir par le fait du passage de la ligne sur les différents lots, comme il est prescrit par la section 15 de l'acte du chemin de fer Intercolonial.

W. R. M. BURTIS,
Évaluateur.

Campbellton, 8 mars 1870.

LOT No. 5.—WILLIAM DUNCAN.

Partie d'une terre dont plus deux cents acres, tant marais que terrains élevés, tant en parfaite culture.

Le reste inculte. Valeur, d'après les actes de vente, \$27,000, et l'acheteur a dépensé une somme considérable pour améliorer cette propriété.

Le propriétaire actuel, fils de l'acheteur, demande \$300 l'acre pour la partie que doit traverser la ligne.

En ne fixant qu'une faible valeur pour la partie inculte, le prix des parties en culture, sans compter les bâtiments établis sur la propriété lors de l'achat, serait d'environ \$150 l'acre, en se basant sur les actes de vente.

Sur la partie requise pour le chemin de fer, il y a deux bonnes granges et un hangar à engrais bien construits, mieux construits que les bâtiments ordinairement destinés à ces usages. L'une a 34 pds. 9 pes. sur 65 pds. 9 pes., et l'autre 27 pds. sur 59 pds. 3 pes. ; M. Duncan demande \$1,300, et \$1,100 respectivement pour ces constructions.

Aussi une résidence construite en bois, à l'angle sud-ouest, 21 pds. sur 33 pds., deux étages, couverte en bardeaux, intérieur ordinaire (*plain finished.*)

Fondation en pierre, mais pas de cave ; le propriétaire en demande \$1,200.

M. Duncan réclame aussi des dommages pour le fait que la ligne séparera sa résidence, — un bâtiment en briques, — ses granges et autres bâtiments de la partie nord de sa terre, où dit-il, — il devra rebâtir.

Tenant compte de la résidence qu'il pourra louer, croit-il, il évalue ainsi les dommages-intérêts, à part la valeur des terrains :—

Deux granges.....	\$2,400 00
Résidence, 23 pds. sur 22.....	1,200 00
Dommages au soubassement de la grange.....	600 00
“ Petits bâtiments, écurie, remise, forge, têt à pores, hangar à machine, avec un grenier en haut et perte d'un puits.”.....	2,500 00

Cette évaluation est basée sur la supposition que les bâtiments y mentionnés ne pourront plus servir du moins aux fins pour lesquelles ils ont été construits.

Quant à la valeur indiquée pour les terrains, j'ai pris des renseignements et constaté

que le chiffre porté dans l'acte de vente est de beaucoup au-dessus du prix payé pour la propriété.

Il est difficile de déterminer le prix de la propriété après les améliorations. Mais toutes choses considérées et me basant sur des achats de terre faits récemment dans le voisinage, je crois que \$120 l'acre pour les terrains seraient suffisantes et en ajoutant, par exemple, \$300 pour la perte possible sur les bâtiments en dehors des terrains requis,—je fixerais \$133 l'acre.

J'évalue à \$650 les granges et le hangar à engrais, qui se trouvent sur les terrains requis. Pour la résidence de bois, environ \$500. Je recommande donc qu'on paie à M Duncan :

Pour terrain, y compris dommages, soit 29.60 acres.....	\$3,852 00
Résidence en bois.....	500 00
Granges et hangars sur terrains requis.....	650 00
Ou,—si les granges ne sont pas utilisées sur la ligne,—pour les abattre.....	150 00

LOT No. 6.—MARTIN DOWLIN.

Etendue requise, 7.02 acres formant partie d'un lot de neuf acres acheté par M. Dowlin, il y a environ deux ans, à raison de \$120 l'acre, et sur lequel il a fait des améliorations.

Le terrain est, me dit-on, de la même qualité que celui de Duncan, et à peu près en aussi bon état, mais la ligne en prenant la meilleure partie et ne laissant qu'un petit marais, en bas de la levée, lequel ne pourra être utilisé pour bâtir ni amélioré pour le passage de la ligne, je crois que ce n'est pas trop d'accorder à M. Dowlin \$150 pour chaque acre de terre requis, soit \$1,053 en tout.

LOT No. 7.—RAPHAEL MILNER

Etendue requise, 1.96 acres. Lopin triangulaire, surface irrégulière, peu cultivé, forme partie d'une grande propriété, n'augmentera jamais de valeur par suite du passage de la ligne, et aucun dommage n'étant fait au propriétaire par le fait que ce lopin se trouvera séparé du reste de sa propriété, je crois, que \$80 suffiront pour l'indemniser, et je recommande qu'on lui paie cette somme.

LOT No. 8.—OLIVER JONES.

3.33 acres, ayant front sur le grand chemin; même valeur intrinsèque que la partie cultivée de la terre de Dowlin, mais mieux situés et pouvant se vendre plus cher. Mais M. Jones ayant quelques propriétés dans le voisinage, je crois qu'il a lieu à la même indemnité que Dowlin. Je recommande donc qu'on lui paie \$500.

LOT No. 9.—OLIVER JONES.

Lot de 2.80 acres; même valeur que le précédent.

Il s'y trouve une maison de bois, 24 pds. 9 pes. sur 29 pds. 8 pes., deux étages, lambrissée, lattée et plâtrée partout; cuisine en arrière, 19 pds. sur 20., hangar à bois 12

pds. 4 pes. sur 11 pds. 9 pes. La maison est bien située pour se louer, étant dans le voisinage d'une tannerie ; une moitié se loue \$32 par an et l'autre \$28. J'évalue à \$600 la maison et les dépendances. Je recommande donc que M. Jones reçoive ce montant pour la maison et \$420 pour le terrain.

LOT NO. 10.—CRANDALL ET CIE.

Partie de quatre acres, achetés pour un lot de tannerie à raison de \$400 l'acre. Les propriétaires actuels prétendent que si le chemin de fer prend une partie de ce terrain, ils n'auront plus assez de place pour leur exploitation, et qu'ils seront obligés de jeter un pont sur un étang, vu que le terrain requis pour la ligne leur offre la seule entrée dans la tannerie en venant du grand chemin.

Ils demandent mille piastres de dommages-intérêts. J'ignore s'ils peuvent se procurer de nouveaux terrains, et à quels prix pour leur exploitation. En conséquence, je suis un peu embarrassé pour fixer l'indemnité à laquelle ils ont droit. Toutefois, je ne puis recommander une indemnité bien forte, vu qu'ils n'encourront aucune perte sérieuse, en cédant une partie de leur terrain. Je crois donc que \$450 sera une somme suffisante pour la construction et l'entretien du pont, et je recommande que cette somme leur soit payée.

LOT NO. 11.—HENDERSON ET CIE.

Il y a 12 ou 13 ans, les propriétaires ont payé \$500 l'acre pour ce terrain, mais leurs espérances, relativement à son accroissement de valeur, ne se sont point réalisées. Il me semble peu probable qu'ils puissent subir une forte perte; d'ailleurs, il n'auraient jamais pu vendre leur terrain, depuis plusieurs années, que pour une exploitation agricole, et, par suite, je ne vois pas comment je pourrais lui assigner une valeur plus forte que celle des terrains environnants. Considérant, néanmoins, la position du lot et vu qu'il ne restera aux propriétaires aucune partie du terrain dont ils puissent tirer parti avantageux sur la ligne, je crois qu'ils ont droit au prix maximum des terres. Je recommande donc qu'ils soient indemnisés à raison de £40 l'acre, ou \$683 pour 4.30 acres.

Sur le lot, il y a une petite maison, la propriété de M. Duncan King, où M. Crossdale, ingénieur en charge à Moncton, tient son bureau, et que j'évalue à \$350. Le bâtiment a 32 pieds 6 pouces sur 22 pieds 6 pouces; fait de piliers de dix pieds, lambrissé, peint et latté et et plâtré sur une moitié. Je recommande donc qu'on paie le montant indiqué ci-dessus à M. King pour cette maison.

LOT NO. 12.—JACOB WILSON OU WORKMAN.

Lopin de 0.31 acres, situé à l'angle N.-O. du lot requis et sur lequel il y a une résidence en bois à deux étages, 30 sur 70, lambrissée tout autour, avec de fortes corniches. Les plafonds de la partie centrale ont 9½ pieds de haut, aux deux étages, et dans les ailes 8 pieds; intérieur ordinaire, lattée et plâtrée partout, excepté la partie supérieure d'une des ailes, 20 pieds sur 30. La maison est tapissée et peinte, en assez bon état. Il y a, comme dépendance, une grange de 24 pieds sur 34. Cette maison sera utile au gouvernement, mais la propriété a diminué de valeur dans le voisinage, et je ne crois pas que cette maison vaille plus de \$1,600; je recommande donc qu'on paie cette somme à M. Workman.

LOT No. 13.—OLIVER JONES.

0.15 acres, avec grande résidence à deux étages, en bois occupés par deux familles; lambrissée et plâtrée partout. Douze chambres, intérieur ordinaire, dont six tapissées; mais la tapisserie est en mauvais état. Dépendances, deux ou trois petits hangars. Je recommande qu'on paie à M. Jones la somme de \$1,000 pour le lot et les bâtiments.

LOT No. 14.—JONATHAN WEIR.

0.22 acres, achetés par M. Weir pour \$400.

M. Weir a construit un atelier de machines sur le lot; 30 pieds sur 40½, poteaux de 9 pieds, plâtré tout autour entre les lambourdes, (hangar à bois contigu,) reposant sur des piliers de pierre, au nombre de seize; aussi, une forge, 31 pieds sur 41½, plâtrée d'un côté et à l'une des extrémités. L'atelier des machines servira pendant qu'on en construira un nouveau, mais pourra ensuite servir de forge lorsqu'on aura enlevé les machines.

Pour ces bâtiments, un lot coûtera \$300. M. Weir prendra \$100 pour démonter et remonter sa machine à vapeur et autre mécanisme; ce changement empêchera les travaux pendant 18 jours; pour ce délai, il demande \$128. Sur le lot il y a un puits profond de 20 pieds, qui, dit-il, a coûté \$40. M. Weir m'a remis un devis pour la construction d'un nouvel atelier de machines, et pour abattre l'atelier actuel; ce devis porte un total de \$1,850 à l'exclusion des items sus-mentionnés.

Quant à ce qui concerne le démontage des machines et la perte probable de temps, je trouve d'après les renseignements que j'ai recueillis, que la demande de M. Weir est raisonnable, mais il demande trop pour les bâtiments.

Je recommande donc qu'on paie à M. Weir:—

Pour le terrain.....	\$300 00
“ l'atelier des machines.....	575 00
“ abattre le vieux bâtiment.....	50 00
“ le puits.....	40 00
“ démonter les machines.....	100 00
“ perte de temps et dommages pour interruption des affaires.....	128 00

Si j'ai tant retardé à fournir mon évaluation, c'est que j'ai éprouvé de grandes difficultés à me procurer sûrement les renseignements nécessaires.

Pour la même raison, l'on m'excusera si je suis entré dans de si longs détails.

Respectueusement soumis,

W. R. M. BURTIS,
Evaluateur.

CAMP BELLTON,
le 6 mars 1870.

LISTE des terrains et bâtiments mentionnés dans le rapport indiquant leur évaluation.

No. du lot.	Nom du propriétaire.	Quantité.	Bâtiment acheté.	Bâtiment enlevé.	Valeur.
5....	William Duncan.....	Acs. 29'60	Et dommages		\$ cts. 3,852 00
			Maison de bois prise.....		500
			Deux granges et remises prises.....		650 00
	Si les granges doivent être enlevées au lieu d'être achetées.....				150 00
6....	Martin Dowlin.....	7 02			1,053 00
7....	Raphael Milner.....	1 96			80 00
8....	Oliver Jones.....	3 33			500 00
9....	do.....	2 80			420 00
			Maisons et dommages.....		600 00
10....	Crandall et Cie.....	0 63			450 00
11....	Henderson et Cie.....	4 30			683 00
	Duncan King.....		Bureau sur le lot.....		350 00
12....	Jacob Wilson.....	0 31			250 00
			Maison.....		1,230 00
			Grange.....		120 00
13....	Oliver Jones.....	0 15			150 00
			Maison de bois.....		850 00
14....	Jonathan Weir.....	0 22			300 00
			Atel. de mécanicien.....		575 00
				Atelier de mécanicien en chef.....	50 00
			Puits.....		40 00
			Déplacement de l'atelier.....		100 00
			Perte de temps et dommages.....		128 00

W. R. M. BURTIS,
Valuateur.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 3.

4 avril 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Déracinement.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.		Excavation.		Egoûts.	Maconnerie à pierre perdue.	Déton.
							100 pieds.	\$ cts.	Dans le roc.	Dans la terre.			
156	Wm. Kingsford	Cautions satisfaisantes.	538000 00	23250 00	30 00	175 00	11 00	3 50	1 00	0 26	15 00	2 00	4 50
160	King et Gough.	A. W. Morters et Cie											
161	Robert McGreevy	F. T. C. Burpee.....	528000 00	22000 00	20 00	80 00	6 60	4 50	1 45	0 28	10 00	1 20	4 00
169	Brooks et Ryan	Cautions satisfaisantes.	528000 00	22000 00	50 00	150 00	10 00	7 00	1 25	0 30	20 00	4 00	5 00
176	John A. Cameron	D. F. Browne.....	587259 00	24469 00	18 00	100 00	8 50	5 50	0 95	0 28	12 00	1 50	4 00
181	J. et G. Jackson	E. R. Burpee.....	840339 00	25014 00	30 00	160 00	12 50	8 00	1 50	0 30	25 00	2 50	5 00
196	Sewell et Oliver	D. Tisdale.....	564000 00	23500 00	20 00	150 00	9 00	6 00	1 50	0 25	15 00	2 00	6 00
198	Andrew Hodge	L. Sewell.....	508000 00	20859 00	20 00	40 00	8 00	6 00	1 25	0 33	20 30	2 50	3 00
201	James Goodwin	E. C. Baylee.....	607183 00	25299 00	20 00	140 00	10 00	8 00	1 10	0 30	30 00	2 50	5 00
207	W. Ellis et Cie.	Archibald Hodge	528000 00	22000 00	25 00	100 00	9 00	4 00	1 20	0 25	14 00	2 00	5 00
208	Joseph Julien	Edward McGillivray,	607000 00	25291 00	25 00	150 00	9 00	6 00	1 25	0 30	15 00	3 00	5 00
214	Ralph Jones	Edward Griffin	831659 00	34652 00	20 00	150 00	9 00	5 00	1 50	0 30	25 00	5 00	5 00
218	W. E. Macdonald	J. P. West,	605575 00	25232 35	30 00	160 00	8 00	5 00	1 25	0 25	10 00	2 00	5 00
227	John Donnelly	Malcolm Cameron	563323 00	23472 00	50 00	70 00	10 00	9 00	1 50	0 28	24 00	2 50	4 00
233	J. Wardrop et Cie.	William Withall,	588000 00	24500 00	20 00	130 00	9 00	6 00	1 20	0 27	12 00	3 00	5 00
243	Alex. McDonald et Cie	R. Hudson et J. Henry	582862 00	24286 00	20 00	130 00	9 00	6 00	1 15	0 27	12 00	3 00	5 00
		W. H. Brouse,	578700 00	24100 00	40 00	100 00	9 00	7 00	1 20	0 29	16 00	2 00	4 00
		F. Sh only.....											
		J. W. Brauare,											
		D. McKillar.....											
		J. W. McGauran,											
		John Wardros.....											
		John Donnelly.											
		W. McNaughton											
		D. Tisdale,											
		J. E. O'Reilly											

238	Ryan Cuvillier et Cie.	John Donnelly,	607692 00	25320 00	20 00	140 00	9 00	7 00	1 30	0 30	13 00	3 00	5 00
138	Berlinguet et Cie.	W. McNaughton	462444 00	19222 33	14 00	30 00	5 40	5 40	1 00	0 20	12 00	2 00	5 00
6	D. C. Archibald	T. H. Dunn,	541000 00	22540 00	30 00	50 00	12 00	7 00	1 00	0 30	20 00	5 00	5 00
15	M. G. McLeod et Cie.	William Home	500000 00	19000 00	40 00	80 00	6 00	3 80	0 85	0 24	10 00	3 00	8 00
23	W. J. Johnstone	S. Archibald,	560499 00	23354 00	30 00	100 00	10 00	8 00	1 50	0 30	30 00	3 00	5 00
28	A. McLeod et Cie.	J. W. Jackson,	563232 00	23468 00	25 00	60 00	8 00	4 00	1 30	0 29	16 00	3 00	4 00
34	Tracy et Murphy	J. W. McKay,	438480 00	18270 00	50 00	50 00	9 00	8 00	1 00	0 20	9 00	2 00	5 00
43	John McKay et Cie.	W. Johnston,	531100 00	22875 00	19 00	55 00	7 50	3 75	0 85	0 27	8 00	2 50	6 50
47	McDonald et Cie.	Thomas Lamb,	575231 00	23967 00	19 00	90 00	7 50	5 50	1 26	0 28	13 00	2 00	4 00
68	Sutherland, Oaks et Cie	A. McLeod,	477600 00	19665 00	15 00	80 00	8 00	4 00	1 00	0 36	9 00	2 00	4 00
70	R. P. Mitchell et Cie.	James Archibald.....	530974 00	19000 00	25 00	100 00	9 00	5 00	1 00	0 29	9 00	1 50	5 00
71	Sutherland, Grant et C.	R. Davis,	456000 00	19000 00	16 00	85 00	8 00	3 50	0 95	0 28	8 00	1 75	4 00
88	J. Ginty et Cie.	W. M. Gray,	571744 00	23822 30	40 00	70 00	10 00	7 00	1 40	0 27	25 00	2 00	5 00
97	McGurie et McGurie	H. J. Cameron	892500 00	35700 00	42 00	100 00	4 25	4 25	1 25	0 20	7 20	2 80	5 00
90	Peter Ross et Cie.	John McDonald,	605701 00	25237 00	12 00	80 00	9 00	2 50	1 00	0 25	6 00	1 00	5 00
100	P. Purcell	McDonald et Bligh...	496800 00	20700 00	21 00	80 00	8 00	6 50	1 00	0 26	12 00	2 50	6 00
109	Malcolm Cameron	De Wolf et fils,	544976 00	22707 00	25 00	100 00	10 00	7 00	1 70	0 23	25 00	1 50	4 00
117	John McDonald et Cie	Rennie et Berrill,	583464 00	22227 00	25 00	125 00	9 40	8 25	1 00	0 28	14 85	3 00	5 00
119	T. H. Guest	Stear et fils,	556800 00	23200 00	22 00	200 00	9 00	7 50	1 30	0 31	36 00	5 50	3 50
124	F. B. Guest	Stear et fils.....	572640 00	23869 00	25 00	200 00	10 00	7 00	1 40	0 35	35 00	4 50	4 50
132	D. Robinson	J. O. Merrick,	680000 00	26333 00	35 00	200 00	10 00	7 00	1 25	0 80	14 00	4 00	5 00
147	John Manns	A. Manning.....	563665 00	23486 00	16 00	130 00	10 00	6 00	1 20	0 28	15 00	2 50	5 00
		John B. St. Marie											
		Thomas Daniel,											
		John Boyd											
		John McGillies,											
		William Barrett											
		Joshua Adams,											
		M. O'Garra											
		A. Nichol,											
		Samuel Sparling											
		D. McConnellet H Guest											
												
		R. Phair et J. Tatt.											

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 3.—Suite.

No.	Maçonnerie.		Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Omissions et frais.		Travaux spéciaux.	
	1re classe.	2e classe.				100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publics.	Doubles.	Simples.	\$ cts.	%	No. 1.	No. 2.
156	14 00	9 00	9 00	20 00	18000 00	40 00	35 00	30 00	24 00	1 25	3 00	200 00	35 00	48 00	5%	2700 00	27500 00	
160	12 00	8 00	4 50	19 00	6000 00	40 00	30 00	30 00	25 00	2 25	3 50	200 00	40 00	30 00	25175 00	8550 00	3820 00	
161	15 00	11 00	2 50	28 00	6000 00	37 00	25 00	18 00	10 50	6 00	10 00	150 00	15 00	10 00	21%	3250 00	3180 00	
169	16 00	11 00	5 00	22 00	25000 00	3500 00	2400 00	1500 00	800 00	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	1%	9000 00	14000 00	
176	20 00	16 00	4 00	.....	.....	.....	.....	2100 00	.....	2 50	4 00	100 00	50 00	25 00	10%	6800 00	11000 00
181	15 00	9 00	5 00	.....	7000 00	.....	.....	30 00	.....	2 00	3 00	100 00	60 00	30 00	5%	5000 00	12000 00
196	15 00	12 00	7 00	.....	500 00	30 00	25 00	20 00	15 00	8 00	8 00	10 00	8 00	4 00	10%	7000 00	2300 00
198	14 00	11 00	8 00	40 00	6500 00	2900 00	.....	.....	.....	1 50	3 00	150 00	80 00	60 00	3000 00	5805 00	16000 00
201	16 00	10 00	6 00	16 00	8500 00	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	3 00	5 25	150 00	35 00	26 00	13200 00	4000 00	20000 00	
207	16 00	10 00	5 00	20 00	20000 00	4000 00	3500 00	3000 00	2500 00	2 50	4 00	200 00	50 00	30 00	.....	4390 00	17600 00
208	16 00	12 00	6 50	25 00	3%	45 00	35 00	30 00	30 00	7 00	12 00	150 00	40 00	20 00	10%	5375 00	13680 00	
214	16 00	12 00	4 00	.....	.....	.....	.....	30 00	15 00	4 00	.....	150 00	40 00	25 00	5%	7500 00	11000 00
218	15 00	9 00	5 00	.....	.....	.....	.....	1920 00	.....	0 50	.....	100 00	80 00	80 00	10000 00	.....	.....
227	17 00	11 00	6 00	.....	.....	2600 00	2000 00	1200 00	600 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	.....	5570 00	18600 00
233	17 00	11 00	6 00	25 00	.....	3000 00	2000 00	1500 00	600 00	1 00	3 00	140 00	40 00	30 00	.....	5600 00	18600 00
243	14 00	7 00	3 50	27 00	6750 00	.....	.....	30 00	.....	1 50	3 00	200 00	8 00	5 00	.....	7160 00	15750 00
238	18 00	12 00	6 00	30 00	.....	3200 00	2300 00	1700 00	900 00	2 00	4 00	140 00	30 00	20 00	.....	5570 00	18600 00

138	10 00	7 50	5 00	21 00	0 30	30 00	25 00	25 00	20 00	2 00	10 00	75 00	15 00	10 00	22021 60	4150 00	26400 00
6	12 00	10 00	5 00	22 00	0 50	.....	.....	2000 00	.....	4 00	5 00	150 00	10 00	6 00	.....	3440 00	7900 00
15	13 00	11 00	4 00	18 00	4000 00	3000 00	2500 00	2000 00	1500 00	1 00	1 20	80 00	80 00	70 00	.....	3000 00	1000 00
23	16 00	12 00	5 00	36 00	12000 00	28 00	26 00	24 00	22 00	4 00	5 00	150 00	80 00	50 00	10%	5500 00	26000 00
28	12 00	11 00	6 00	15 00	7000 00	.....	.....	16 00	10 00	2 00	.....	60 00	20 00	5 00	.....	6500 00	5000 00
34	10 00	6 50	6 00	6 00	3000 00	2570 00	1600 00	1280 00	600 00	6 00	8 00	400 00	30 00	15 00	2000 00	4635 00	13200 00
43	16 50	10 75	3 50	35 00	17175 00	2100 00	.....	.....	.....	30 00	60 00	80 00	17 00	14 50	13778 00	5500 00	6500 00
47	13 00	8 00	4 00	213 00	20000 00	40 00	36 00	30 00	26 00	2 60	3 10	300 00	46 00	28 00	22200 00	6000 00	25000 00
68	12 00	10 50	5 00	26 00	6000 00	4000 00	3200 00	2400 00	1600 00	2 50	3 00	90 00	60 00	30 00	5000 00	4550 00	8800 00
70	11 00	9 00	5 00	20 00	6000 00	4000 00	3200 00	2400 00	1600 00	3 00	3 00	100 00	100 00	100 00	14000 00	5800 00	10000 00
71	11 25	10 25	4 00	28 00	5000 00	3800 00	3000 00	2200 00	1500 00	3 50	4 00	95 00	70 00	40 00	4500 00	4350 00	5600 00
88	15 00	9 00	5 00	27 00	8000 00	4000 00	.....	.....	.....	4 00	5 00	130 00	40 00	.....	6000 00	6140 00	16000 00
97	12 00	8 20	5 50	20 00	.....	.....	.....	1920 00	.....	4 00	.....	.....	11 00	6 00	.....	1200 00	9900 00
90	15 00	12 00	2 00	.....	15000 00	.....	.....	35 00	.....	10 00	30 00	150 00	50 00	40 00	48000 00	6000 00	400 00
100	12 00	8 00	3 00	30 00	.....	.....	.....	1800 00	.....	8 00	15 00	100 00	20 00	12 00	5000 00	6000 00	10000 00
109	11 00	7 00	4 00	35 00	19475 00	3500 00	2400 00	1500 00	1000 00	4 00	11 00	140 00	50 00	25 00	15517 00	5900 00	19800 00
117	14 00	9 00	4 00	31 50	0 73	3500 00	.....	1980 00	.....	1 50	4 00	150 00	25 00	23 00	10%	6485 00	35200 00
119	13 50	11 00	7 00	.....	.....	49 00	40 00	35 00	30 00	1 50	3 00	200 00	90 00	45 00	10%	28000 00	.....
124	15 00	12 00	6 00	.....	.....	50 00	45 00	40 00	35 00	1 50	3 00	200 00	80 00	50 00	.....	30000 00	.....
132	15 00	11 00	4 00	9 00	2 3/4 c.	40 00	35 00	30 00	25 00	1 50	2 50	150 00	90 00	50 00	10%	7325 00	5000 00
147	13 00	9 00	5 00	6 50	.....	3500 00	2410 00	1600 00	1000 00	4 00	4 00	110 00	25 00	25 00	18000 00	5090 00	17600 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.Section No. 4.
4 avril 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Détrachement.	Clôture.		Excavation.		Regouts.	Mçonnerie à pierre perdue.	Béton.	Mçonnerie.	
							Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.				\$ cts.	\$ cts.
78	Smith, Sutherland et Cie.	De Wolf et fils,	510570 00	18910 00	40 00	60 00	12 50	5 00	0 90	0 28	14 00	2 50	5 00	12 50	11 50
85	John Ginty.....	D. Starr et fils,	441730 00	16360 00	40 00	70 00	9 00	7 00	1 00	0 26	24 00	2 00	4 00	11 00	9 00
91	Peter Ross et Cie.....	J. O. Merrick,	509859 00	18883 68	15 00	120 00	12 00	3 00	1 00	0 30	6 00	1 50	5 00	15 00	9 00
106	Malcolm Cameron.....	A. Manning,	536147 00	19857 00	25 00	100 00	12 00	8 00	1 05	0 28	25 00	1 50	4 00	11 00	7 00
116	John McDonell et Cie.....	T. Daniel,	507527 00	18797 00	25 00	125 00	9 20	8 75	1 00	0 27	14 75	3 00	5 00	13 00	8 00
121	J. H. Guest.....	J. Boyd,	499500 00	18500 00	22 50	240 00	9 00	7 50	1 30	0 30	29 00	5 50	3 50	13 50	11 00
129	T. B. Guest.....	Jos. Adams,	511380 00	18940 00	25 00	250 00	10 00	7 00	1 25	0 30	35 00	5 00	4 00	14 00	10 00
131	D. Robinson.....	M. O'Gara.....	523000 00	19370 37	35 00	200 00	10 00	7 00	1 25	0 30	14 00	4 00	5 00	15 00	11 00
146	Mann et Douglass.....	Cautions satisfaisantes.....	453713 00	16304 00	20 00	100 00	10 00	7 00	1 00	0 23	16 00	2 00	5 00	12 00	9 00
150	A. S. Brown.....	D. Douglas,	534362 00	119791 00	20 00	120 00	10 00	6 00	1 00	0 35	15 00	1 50	4 00	13 50	9 00
151	Smith, Sutherland et Cie.	A. Sutherland,	517671 00	19173 00	40 00	60 00	12 50	5 00	0 90	0 28	14 00	2 50	5 00	12 50	11 50
157	Wm. Kingsford.....	D. Starr et fils,	446310 00	16530 00	80 00	150 00	11 00	3 50	0 58	0 20	12 00	2 00	4 50	11 50	8 50
162	R. H. McGreevy.....	Cautions satisfaisantes.....	486000 00	18000 00	50 00	50 00	9 00	7 00	1 20	0 30	0 20	4 00	5 00	15 00	10 00
172	Brooks et Ryan.....	do	537801 00	19918 55	20 00	120 00	10 00	6 00	1 00	0 35	15 00	1 50	4 00	14 00	9 00
173	John A. Cameron.....	E. T. Brown,	621584 00	23021 63	30 00	160 00	12 50	8 00	1 25	0 30	20 00	2 50	5 00	18 00	14 00
182	J. et G. Jackson.....	N. J. McGilivray,	459000 00	17000 00	20 00	150 00	9 00	6 00	1 25	0 25	15 00	2 00	6 00	12 00	8 00
188	E. R. Burpee.....	C. C. Snowdon,	559585 00	20725 00	20 00	100 00	9 00	6 00	1 10	0 37	0 15	1 75	4 00	15 00	9 00
195	Sewell et Oliver.....	T. W. Walsh.....	581500 00	21533 00	20 00	40 00	8 00	6 00	1 25	0 33	20 00	2 50	3 00	15 00	12 00
203	J. Goodwin et Cie.....	L. C. Baylee.....	467872 00	17762 00	25 00	150 00	8 00	5 00	1 00	0 27	12 00	2 00	5 00	12 00	10 00
		E. McGilivray,													
		E. Griffin.....													

213	Ralph Jones.....	W. H. Brouse,	455574 00	16884 00	30 00	160 00	8 00	5 00	1 20	0 25	10 00	2 00	5 00	14 00	9 00
219	W. E. Macdonald et Cie.....	F. Shanly.....	457488 00	16944 00	40 00	70 00	10 00	8 00	1 10	0 27	23 00	2 25	5 00	12 00	9 00
225	John Donnelly.....	J. W. McKillar.....	480000 00	17777 00	22 00	130 00	9 00	6 00	1 20	0 26	12 00	4 00	5 00	16 00	11 00
228	John Wardrop.....	J. W. McSauran,	471450 00	17461 00	22 00	130 00	9 00	6 00	1 00	0 26	12 00	4 00	5 00	16 00	11 00
4	John et Thomas Lowie.....	John Wardrop.....	553375 20	20509 60	20 00	35 00	13 00	3 50	1 00	0 40	20 20	3 00	3 00	13 00	8 00
143	Smith et Pipplado.....	W. McNaughton,	438325 83	16234 79	18 00	50 00	19 75	3 75	0 90	0 27	12 00	2 00	5 00	12 50	8 50
18	M. G. McLeod et Cie.....	F. Cameron.....	500000 00	19000 00	40 00	80 00	6 00	3 00	0 85	0 24	10 00	3 00	8 00	13 00	11 00
5	James A. Grant.....	Angus McLeod.....	480811 00	17800 00	25 00	80 00	7 50	7 50	1 00	0 28	9 00	1 50	3 00	12 00	10 00
26	Wm. Stewart et Cie.....	James W. Jackson,	485737 00	17790 00	20 00	80 00	9 00	5 50	1 00	0 30	18 00	3 50	5 00	12 00	10 50
32	E. A. Jones.....	John McKay et fils,	480165 00	17850 00	20 00	60 00	20 00	5 00	1 00	0 30	12 00	5 00	6 00	12 00	9 00
35	Tracy et Murphy.....	J. Taylor, D. Starr et fils,	375543 00	13900 00	40 00	40 00	8 00	8 00	0 85	0 24	8 00	2 00	4 00	9 00	8 00
40	John McKay et Cie.....	De Wolf et fils.....	468000 00	17333 00	20 00	40 00	9 50	4 00	0 77	0 28	7 50	2 00	7 50	12 75	10 50
41	D. Grant.....	Wm. Fraser.....	484406 00	17978 00	20 00	40 00	9 00	4 00	0 70	0 32	8 00	3 00	8 00	11 50	11 00
42	James Chisholm et Cie.....	D. Chisholm.....	487225 00	17971 00	14 50	25 00	10 50	4 50	0 82	0 31	9 00	3 25	8 75	13 75	11 50
44	Joseph Townsund.....	John McKay,	398737 00	14768 00	13 00	80 00	8 50	2 00	0 90	0 27	20 00	0 60	2 00	10 00	7 00
50	McDonald et Cie.....	Hon. Bliss Botsford,	490712 00	18174 52	20 00	110 00	9 50	6 00	1 28	0 31	12 00	2 00	4 00	13 25	8 00
58	S. Parker Tuck.....	Hugh Davidson.....	486000 00	18000 00	27 50	90 00	10 00	6 00	1 25	0 32	12 00	1 30	4 50	17 00	11 00
61	David Hawkins.....	McDonald et Bligh.....	472082 00	17480 73	17 50	75 00	8 00	4 75	1 00	0 27	17 00	2 50	4 00	11 50	8 75
62	Sumner et Somers.....	W. F. Harrison,	393900 00	14655 00	20 00	50 00	10 00	4 00	1 00	0 27	14 00	1 00	3 00	14 00	9 00
64	John McOky et G. Otty.....	Thos. M. Read.....	496611 00	18393 00	25 00	100 00	14 00	5 00	1 00	0 29	12 00	4 00	6 00	10 00	9 00
65	Sutherland, Onkes et Cie.....	Wm. Fraser.....	410601 00	15207 00	15 00	80 00	8 50	4 00	0 90	0 28	9 50	2 00	4 00	11 50	9 75
72	Fraser et Fraser.....	R. W. Crookshank,	445500 00	16500 00	20 00	40 00	10 00	5 00	1 00	0 30	12 00	4 00	5 00	11 00	9 00
76	Robert Mitchell et Cie.....	De Wolf et fils,	434955 00	16109 00	22 00	80 00	8 00	4 00	0 98	0 28	8 00	1 50	5 00	9 75	8 00
77	T. McManus et fils.....	Roggs et Murray.....	431237 00	15973 00	10 00	20 00	8 00	5 00	0 90	0 30	5 00	1 25	2 50	12 00	8 00
		Wm. McKay.....													
		W. Starr et fils.....													
		Ritter et Lurill.....													
		Wm. Wilson.....													
		W. Baillheuse.....													

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 4.—Suite.

No.	Pavage.	Cylindre de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.		Omissions et frais imprévus.	Travaux spéciaux.								
				100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.	6 à 12.	25 à 20.	Publics.	Doubles.		Simples.	St. 201.	St. 237.	St. 288.	St. 353.	St. 400.	St. 418.	St. 300.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$	\$	\$	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$			
78	4 00	12 00	29122 00	3584 00				2 75	3 75	130 70	60 00	30 00	12453 00	400	45	500	500	500	600	500	16050
85	5 00	27 00	10000 00	4000 00				5 00		100 00	80 00		10000 00								6000
91	3 00			40 00	39	26		10 00	30 00	150 00	40 00		27000 00	500	500	500	500	500	500	500	25000
106	4 00	85 00	21336 00	3600 00	2400	1500	1000	4 00	12 00	140 00	50 00	25 00	21% 10250 }	3686	2116	3700	2561	5072	4000	5072	12455
116	4 00	31 50	0 65	3500 00		1980	1240	1 50	4 00	159 00	25 00	25 00	10%	4235	2490	4235	3075	6668	3075		10000
121	7 00			48 00	40	40	30	2 50	3 00	200 00	90 00	45 00	10%								10000
129	6 00			55 00	50	45	40	2 00	4 00	250 00	100 00	50 00									
131	4 00	9 00	2 00	40 00	35	20	25	1 50	2 50	150 00	90 00	50 00	10%	550	550	550	550	550	550	550	10000
146	5 00	6 50	9500 00	3500 00	2400	1600	1000	5 00		150 00	30 00	22 00	25000 00	550	550	550	550	550	550	550	3500
150	5 00	22 50	15000 00	3500 00	2400	1500	800	4 00	8 00	130 00	80 00	50 00	5%	2400	2400	2400	2400	2400	2400	2400	2400
151	4 00	22 50	21279 00	3584 00				2 75	3 75	95 00	45 00	25 00	4%	400	450	500	500	600	500	600	10050
167	8 50	20 00	80000 00	40 00	35	30	24	1 25	3 00	200 00	35 00	48 00	10%	1750	1500	1750	1525	2000	2000	2000	14250
162	2 00	31 00		3700 00	2550	1800	1050	6 00	10 00	150 00	15 00	10 00	5%	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500
172	5 00	23 00	15000 00	3500 00	2400	1500	800	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	5%	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500
173	4 00			4500 00			25	2 00		100 00		25 00	10%	1896	1422	1896	1659	2607	2607	2607	15000
182	5 00		5000 00	45 00				2 00	3 00	100 00	60 00	30 00	5%	300	200	300	250	400	320	400	25000
188	4 00		16000 00	4000 00	2400	1500	800	5 00	7 50	150 00	50 00	25 00	5%	2750	2700	3000	3000	2750	2750	2750	17000
195	7 00		1000 00	30 00	25	25	20	8 00	8 00	12 00	8 00	4 00	10%								60000
203	7 00		9000 00	4000 00				2 50	3 00	160 00		25 00	11696 00	2000	2350	2000	2500	2500	2500	2500	10000

213	4 00	5 cts. par lb.		45 00	15			4 00	200 00	200 00	30 00	5%	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	10000
219	6 00			3500 00			20		0 50	125 00	80 00	10000 00	800	800	800	800	800	800	800	800	6000
225	6 00	25 00		2600 00	2000	1200	600	1 00	3 00	144 00	30 00	20 00	4000 00	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	10000
232	6 00	25 00		2500 00	2000	1500	600	1 00	3 00	140 00	40 00	30 00	4000 00	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	10000
4	3 00	6 10		2000 00	1600	1200	800	14 28	16 30	296 00	60 00	40 00	124000 55	100	100	100	100	100	100	100	4000
143	1 50	6 00		1600 00	1250	1000	800	2 50	2 50	100 00	60 00	45 00	12600 00	500	500	500	500	500	500	500	3000
18	4 00	18 00		3000 00	2500	2000	1500	1 00	1 20	80 00	80 00	70 00	10000 00	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	2000
5	3 00			12000 00	3500 00	2800	2240	3 00	4 00	150 00	100 00	75 00	32000 00	3600	5000	5000	4000	5000	4800	4800	12000
26	4 00	25 00		20000 00	3500 00			2 50		120 00	35 00	30 00	7500 00	1500	1200	1500	1400	1800	1800	1800	8000
32	8 00	60 00		30000 00	4040 00	3000	2500	2 00	4 00	40 00	30 00	25 00	10%	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	10000
35	7 00	6 00		3210 00	2500 00	1600	1280	6 00	10 00	400 00	20 00	20 00	757 00	500	500	500	500	500	500	500	5000
40	5 00	27 00		12000 00	4500 00			2 00		90 00	20 00	15 00	11415 00	562	500	562	515	675	675	675	13575
41	5 00	27 00		15000 00	4500 00			4 00		80 00	20 00	20 00	15000 00	1080	1000	1080	1040	1150	1150	14000	
42	5 50	31 00		7500 00	4500 00			3 00		48 00	8 50	4 50	1%	377	370	377	374	390	390	3125	
44	2 00	25 75		3345 00	3920 00			2 00		200 00	45 00	25 00	5%	2175	1342	2010	1500	2000	2500	4800	
50	4 00	14 00		14500 00	40 00	36	30	2 70	3 10	300 00	46 00	28 00	18900 00	1500	1300	1650	1475	2100	2100	5400	
58	2 50	13 00		10000 00	37 50	35	32	4 00	6 00	250 00	50 00	30 00	10%								3500
61	3 50	27 50		12000 00	4000 00	3500	3000	3 50	7 50	150 00	25 00		2500	1750	2250	2000	1000	1750			
62	1 50			3000 00	3000 00			8 00	10 00	100 00	20 00	15 00									
64	4 00	14 50		16000 00	27 00	23	19	4 38	5 20	150 00	40 00	30 00	10%	945	735	945	840	1155	1155	5300	
65	5 00	26 00		8000 00	4000 00	3200	2400	2 50	3 00	90 00	60 00	30 00	8000 00	3880	2288	3880	2820	6000	4000	8000	
72	5 00	10 00		2000 00	1600 00	1200	600	2 50	2 50	80 00	20 00	10 00									3000
75	4 50	20 00		17000 00	4000 00	3200	2400	3 00	3 00	150 00	100 00	100 00		4000	2400	4000	3000	6000	4000	6000	
77	3 00	15 00		1614 00	5000 00			2 00	1 50	250 00	100 00	90 00	21%	3822	2302	3822	2832	6159	4379	3000	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section. No. 6.—Suite.

No.	Maçonnerie.		Payage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Raisseau.	Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Ponts en fer.	Omissions et frais imprévus.	Travaux spéciaux.			
	1re classe.	2e classe.				100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.		6 à 12.		15 à 20.		Publics.				Doubles.		Simples.
											\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.					\$ cts.	\$ cts.	
15	9 25	9 25	3750 00	35 00	30 00	24 00	2 75	3 00	2 00	2 00	200 00	35 00	48 60	35 00	500 00	5%	49800 00				
16	6 00	3 50	4000 00	2700 00	1750 00	800 00	5 00	6 00	12 00	150 00	30 00	50 00	50 00	30 00	2000 00	20000 00	35000 00				
17	14 00	8 00	1000 00	30 00	30 00	30 00	2 00	2 00	4 00	150 00	10 00	20 00	20 00	12 00	300 00	5000 00	34500 00				
18	16 00	12 00	42 00	30 00	30 00	30 00	3 00	3 00	4 00	150 00	10 00	20 00	20 00	10 00	4000 00	4000 00	120750 00				
19	14 00	9 00	3750 00	3750 00	1375 00	1375 00	3 00	3 00	4 00	200 00	25 00	34 00	34 00	25 00	320 00	105600 00	40537 50				
20	15 50	11 50	4500 00	3250 00	2100 00	1025 00	4 50	5 50	5 50	115 00	25 00	35 50	35 50	25 00	950 00	7%	23300 00				
21	13 00	10 50	3500 00	1125 00	1125 00	800 00	2 00	2 50	2 50	80 00	40 00	40 00	40 00	22 50	950 00	14472 48	12000 00				
22	15 00	12 00	21000 00	2400 00	1500 00	800 00	7 00	10 00	130 00	130 00	80 00	80 00	80 00	50 00	500 00	5399 37	21562 50				
23	15 00	10 00	20000 00	2400 00	1500 00	800 00	3 50	7 50	130 00	130 00	50 00	50 00	50 00	50 00	500 00	25037 00	21562 50				
24	14 00	10 00	1000 00	2000 00	1200 00	800 00	0 50	0 50	100 00	100 00	60 00	60 00	60 00	60 00	20 00	16000 00	51750 00				
27	12 00	9 00	2000 00	2000 00	1200 00	800 00	2 50	5 00	5 00	50 00	50 00	40 00	40 00	30 00	2200 00	10%	10000 00				
28	12 00	8 00	35 00	29 00	25 00	20 00	4 00	12 00	25 00	25 00	10 00	10 00	10 00	10 00	20 00	10%	25000 00				
58	13 00	9 00	45 00	40 00	35 00	32 00	0 50	0 50	10 00	50 00	50 00	20 00	20 00	10 00	500 00	10%	10000 00				
59	13 00	8 00	10000 00	2800 00	1800 00	940 00	3 50	5 00	300 00	300 00	45 00	45 00	45 00	28 00	1500 00	12000 00	45000 00				
64	13 50	8 00	4000 00	2800 00	1800 00	940 00	3 50	5 00	300 00	300 00	45 00	45 00	45 00	28 00	500 00	31929 00	43125 00				
67	14 00	11 00	2400 00	2400 00	1600 00	1600 00	2 00	3 00	100 00	100 00	45 00	45 00	45 00	25 00	800 00	23773 43	13000 00				
70	12 00	8 20	1000 00	35 00	32 50	30 00	4 00	12 00	12 00	12 00	80 00	10 00	10 00	5 00	20 00	2000 00	19406 25				
72	15 00	10 00	6000 00	35 00	30 00	24 00	2 50	3 00	3 00	80 00	7 00	7 00	7 00	5 00	800 00	10000 00	15000 00				
77	16 00	12 00	6 00	30 00	28 00	24 00	3 00	3 00	175 00	175 00	60 00	60 00	60 00	45 00	800 00	8%	43125 00				
79	15 00	12 00	5 50	30 00	28 00	24 00	3 00	3 00	165 00	165 00	50 00	50 00	50 00	40 00	300 00	10%	43125 00				
82	16 00	10 00	25 00	20 00	18 00	15 00	5 00	6 00	6 00	125 00	40 00	40 00	40 00	30 00	300 00	10%	43125 00				
83	14 00	9 00	10600 00	2500 00	1760 00	800 00	1 00	5 00	150 00	150 00	40 00	40 00	40 00	30 00	250 00	10%	21000 00				
88	14 00	9 00	10000 00	2500 00	1760 00	800 00	1 00	5 00	150 00	150 00	40 00	40 00	40 00	30 00	250 00	10%	21000 00				
90	14 50	12 00	30000 00	7000 00	4800 00	450 00	30 00	75 00	100 00	75 00	50 00	50 00	50 00	30 00	550 00	10%	43125 00				
92	20 00	12 00	1600 00	1300 00	1000 00	700 00	20 00	30 00	60 00	60 00	60 00	60 00	60 00	30 00	100 00	10%	800 00				
95	15 00	8 50	36000 00	40 00	35 00	25 00	3 00	5 00	150 00	150 00	25 00	25 00	25 00	30 00	300 00	10%	43125 00				
97	12 00	9 00	20504 00	40 00	30 00	25 00	3 00	4 00	200 00	200 00	45 00	45 00	45 00	30 00	100 00	10000 00	35000 00				
101	15 00	10 00	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	10 00	15 00	100 00	100 00	15 00	15 00	15 00	10 00	400 00	5%	36000 00				
104	14 00	8 00	10000 00	3600 00	2700 00	350 00	10 00	15 00	100 00	100 00	80 00	80 00	80 00	25 00	900 00	21215 00	15000 00				
107	14 50	10 00	6000 00	3900 00	2700 00	1500 00	2 50	3 00	80 00	80 00	75 00	75 00	75 00	330 00	59601 00	51750 00					
64	5 00	5 00	3000 00	3000 00	2500 00	2500 00	2 00	2 00	75 00	75 00	15 00	15 00	15 00	10 00	330 00	59601 00	51750 00				
31	10 00	7 50	3000 00	3000 00	2500 00	2500 00	2 00	2 00	75 00	75 00	15 00	15 00	15 00	10 00	330 00	59601 00	51750 00				

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 7.
7 mai 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Débit et abattage à fleur de terre.	Détrachement.	Clôture.		Excavation.		Magonnerie en pierre perdue.	Béton.		Magonnerie.	
							Par 100 pieds.	\$ cts.	Dans le roc.	\$ cts.		Dans la terre.	\$ cts.	\$ cts.	1re classe.	2e classe.
43	George S. Smith.....	T. H. S. De Wolfe et fils, David Starr et Cie.....	538782 00	24948 00	20 00	60 00	10 00	3 50	0 90	0 28	12 00	2 50	5 00	12 00	10 50
44	Summers et Somers.....	Wm. J. Fraser, H. B. Prince.....	499200 00	20800 00	17 00	70 00	1 60	0 75	0 90	0 27	13 00	1 00	4 00	11 00	10 00
45	Fraser et Fraser.....	Joseph Weir, Wm. McKay.....	611940 00	25460 00	20 00	60 00	10 00	5 00	1 00	0 30	10 00	4 00	5 00	12 00	11 00
46	Archibald et Purdy.....	E. B. Archibald, E. Purdy et J. Pitblado.....	615149 00	25031 00	18 00	80 00	12 00	5 00	1 00	0 28	12 00	5 00	2 00	13 00	10 00
52	Henry Peters.....	Wm. Hare, H. H. Fuller.....	712800 00	29700 00	50 00	40 00	12 00	3 00	1 40	0 35	12 00	2 00	4 00	13 00	12 00
61	John Ginky.....	Merrick Bros., Alexander Manning.....	595000 00	24536 00	90 00	100 00	10 00	7 00	1 25	0 27	20 00	2 00	5 00	14 00	9 00
65	Joseph B. Moore.....	G. L. Marler, Samuel R. Evans.....	630477 00	25733 72	20 00	100 00	10 00	6 00	1 25	0 29	13 00	2 00	4 00	13 25	8 00
68	D. McMillan et Cie.....	Hugh McDonald, John McDonald.....	600000 00	24742 00	18 00	107 00	7 50	.....	1 05	0 25	13 00	2 00	5 00	14 00	9 50
73	John A. Cameron.....	J. James Moore, Thomas Nichol.....	638029 28	26351 72	30 00	100 00	10 00	8 00	1 10	0 28	15 00	2 50	4 00	16 00	10 00
74	McDonald, Evans et Cie.....	W. J. McGillivray, C. C. Snowdon.....	536020 00	22104 32	22 00	125 00	7 50	7 00	1 00	0 22	9 00	1 50	4 00	10 00	8 00
77	T. B. Guest.....	D. McConnell, Hiram Guest.....	690000 00	28750 00	25 00	180 00	10 00	8 00	1 25	0 30	25 00	5 00	4 50	15 00	12 00
80	J. H. Guest.....	J. W. McGavran, John Donnelly.....	600000 00	24750 00	20 00	100 00	9 00	6 00	1 00	0 28	12 00	2 00	5 00	14 00	10 00
83	W. J. Johnstone.....	Thomas Lamb, W. Johnstone.....	640302 00	26405 00	20 00	100 00	10 00	6 00	1 25	0 25	25 00	3 00	4 50	16 00	10 00
86	John Donley.....	John Elliott, J. W. McGavran.....	600000 00	24750 00	20 00	100 00	9 00	6 00	1 00	0 28	12 00	2 00	5 00	14 00	10 00
89	John Wardrop et Cie.....	John Donnelly, D. Shannon.....	598640 00	24685 00	20 00	100 00	9 00	6 00	1 00	0 28	12 00	2 00	5 00	14 00	10 00
93	Chas. Touchette.....	E. Boudreau, G. Touchette.....	935927 00	38996 98	20 00	16 00	18 00	16 00	2 00	0 40	20 00	6 00	12 00	20 00	12 00
96	Wm. Ellis et Cie.....	Chas. Shaver, D. Browne.....	567414 00	23642 00	30 00	60 00	6 00	5 00	1 25	0 25	15 00	4 00	3 50	12 00	9 00

98	J. Otty.....	L'hon. B. Botsford.....	547000 00	22791 00	20 00	50 00	5 00	4 00	1 10	0 25	12 00	2 50	5 00	10 00	7 00
99	T. B. Guest.....	D. Browne, Wm. Kill.....	557000 00	23250 00	25 00	50 00	6 00	5 00	1 25	0 25	12 00	2 50	4 00	11 00	7 00
105	R. H. McGreevy.....	John Heney, T. Kavanah.....	605614 80	24972 00	55 00	120 00	9 00	7 00	1 20	0 30	20 00	5 00	6 00	15 00	8 00
103	J. et G. Jackson.....	D. Tisdale, C. Governon.....	551000 00	22721 00	17 50	100 00	7 00	6 00	1 00	0 24	14 00	2 00	5 00	13 00	9 00
102	A. McDonald et Cie.....	D. Tisdale, J. E. O'Riley.....	606000 00	25000 00	30 00	75 00	9 00	7 00	1 10	0 30	20 00	2 50	4 50	13 00	8 00
48	James Simpson et Cie.....	James Wilson, George Romans.....	557750 00	23000 00	20 00	70 00	10 00	5 00	1 25	0 26	16 00	3 00	5 00	10 00	7 00
1	Wm. Kingsford.....	George Romans, F. Cameron.....	497520 00	20730 00	29 00	90 00	11 55	3 50	0 71	0 22	12 60	12 10	4 75	11 55	8 75
4	J. Lovie et Cie.....	F. Cameron, S. Fraser.....	450903 00	18790 00	19 00	25 00	11 00	3 00	0 95	0 22	18 00	3 00	3 00	11 00	8 00
5	Cummings et McKenzie.....	John Cummings, F. M. Pearson.....	563767 60	23248 00	20 00	100 00	8 00	6 00	1 25	0 24	10 00	1 00	3 00	10 00	8 00
6	James McDonald et Cie.....	J. R. Carmichael, Daniel McDonald.....	682775 00	27155 00	40 00	80 00	10 00	4 00	1 20	0 28	12 50	3 00	4 00	12 00	10 00
7	Mitchell et Sutherland.....	Kettie et Berrill, Starr et fils.....	542715 00	22380 00	16 00	80 00	9 00	4 00	0 98	0 26	8 00	2 00	4 00	9 00	7 50
9	E. A. Jones.....	J. Spencer, Wm. Probest.....	597762 00	24650 00	15 00	60 00	10 00	3 00	1 35	0 28	20 00	3 00	5 00	10 00	8 00
12	E. R. Burpee.....	Robert Robinson, T. R. Jones.....	693350 00	28300 00	20 00	120 00	10 00	.....	1 30	0 33	6 00	2 00	5 00	15 00	10 00
13	Amos A. Hill.....	Wm. McKinn, James Gouly.....	673750 00	27500 00	35 00	60 00	12 00	3 00	1 25	0 27	15 00	4 00	6 00	13 00	10 00
20	George Otty.....	Daniel Clark, R. W. Crookshank.....	665320 00	27436 00	20 00	90 00	13 00	5 00	1 30	0 28	10 00	3 00	5 00	11 00	10 00
21	Townsend et Sterling.....	D. Chisholme, H. Cameron.....	510527 00	21272 00	20 00	30 00	10 00	5 00	1 10	0 23	10 00	1 75	5 50	10 25	9 00
22	Scott, Selwman et Cie.....	H. Cameron, Wm. Fraser.....	660802 00	25283 00	23 00	112 00	8 75	5 25	1 05	0 26	9 75	3 00	5 25	10 00	7 50
23	Wm. Stuart et Cie.....	Geo. Underwood, J. E. De Wolfe et Cie., David Starr et fils.....	637800 00	26300 00	20 00	80 00	9 00	5 50	1 10	0 28	16 00	3 50	5 00	12 00	10 50
24	Amos Purdy et Cie.....	J. E. De Wolfe et Cie., David Starr et fils.....	563847 00	23498 00	20 00	50 00	8 50	4 00	1 15	0 28	12 50	2 00	4 50	12 50	8 00
26	Evans, Pallon et Cie.....	Morris frères, F. A. Donken.....	593045 97	24710 24	22 00	110 00	9 00	5 00	1 10	0 27	10 00	3 00	5 00	10 00	8 00
27	David Hawkins.....	De Wolfe et Cie., Forsythe et Romisell.....	654037 00	27970 00	22 50	120 00	10 00	5 50	1 25	0 30	17 50	3 00	4 50	14 50	9 50
30	D. McGregor et Cie.....	Isaac et Cie., Hugh J. Cameron.....	481487 00	19855 00	12 00	30 00	10 00	4 50	0 95	0 24	10 00	2 50	5 00	8 50	7 50
33	Hugh McDonald et Cie.....	John McDonald, D. McMillan.....	530000 00	21855 00	17 00	100 00	8 00	6 00	0 95	0 22	12 00	2 00	4 75	12 50	9 00
39	Brooks et Ryan.....	Robert Lees, D. J. Brown.....	607410 00	25047 85	20 00	120 00	12 00	9 00	0 80	0 28	15 00	2 00	4 00	14 00	9 00
42	W. E. Macdonald et Cie.....	Finley Steinhoff, C. J. Todd.....	577620 00	23819 00	30 00	80 00	10 00	8 00	1 00	0 27	0 20	2 00	5 00	10 00	9 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 7.—Suite.

N ^o .	Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Poutreaux de bois.	Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Tunnel No. 1.	Tunnel No. 2.				
				Par 100 pds.	Par 80 pds.	Par 60 pds.	Par 40 pds.		Faisceau.	15 à 20.					Publes.	Doubles.		Simples.
										\$ cts.	\$ cts.					\$ cts.	\$ cts.	
43	4 00	20 25	10625 00	3712 00	2640 00	1700 00	960 00	684 00	2 75	3 75	90 00	50 00	30 00	20600 00	3750 00	3850 00		
44	1 50		17000 00	2500 00	2000 00	1500 00	900 00	800 00	4 00	5 00	60 00	45 00	30 00		4000 00	5000 00		
45	5 00	18 00	3000 00	2500 00	1600 00	1400 00	1000 00		5 00	8 00	200 00	60 00	50 00			18000 00		
46	2 00	8 00	5000 00	2500 00	2000 00	1600 00	1200 00	1000 00	2 00	2 00	100 00	75 00	50 00	16000 00	11125 00	13625 00		
52	5 00	25 00	4000 00	2500 00	1500 00	800 00	500 00		2 00	2 50	140 00	80 00	50 00	73%	2762 50	2762 50		
61	5 00	25 00	12000 00	40 00	37 00	35 00	32 00			0 50	15000 00			12000 00	6000 00	7000 00		
65	4 00	23 00	8695 80	4000 00	2800 00	1800 00	940 00	600 00	3 50	5 00	300 00	46 00	28 00	30022 73	20700 00			
68	5 00		2500 00	4000 00	1800 00	1250 00			2 75	3 25	80 00		30 00	38151 85	5250 00	5750 00		
73	2 50	5 00	1000 00	35 00	32 50	30 00	28 00	20 00	2 00	2 50	75 00	10 00	7 00	2000 00	7500 00	8900 00		
74	4 00	25 00	3000 00	3000 00	1680 00	1250 00	1250 00		2 00	4 00	100 00		22 00		7125 00	7695 00		
77	6 00			35 00	30 00	28 00	24 00				175 00	60 00	45 00	10%	60000 00			
80	5 50			35 00	30 00	28 00	24 00				165 00	50 00	30 00	10%	50000 00			
83	3 50	45 00	6000 00	25 00	22 00	18 00	16 00	14 00	4 00	6 00	125 00	80 00	40 00	10%	15625 00	15000 00		
86	5 00	25 00	10000 00	3000 00	2500 00	1320 00	800 00	450 00	1 00	5 00	150 00	40 00	30 00		3200 00	4500 00		
89	5 00	25 00	10000 00	3000 00	2500 00	1320 00	800 00	450 00	1 00	5 00	150 00	40 00	30 00		3115 00	4360 00		
93	12 00			1600 00	1300 00	1000 00	700 00	480 00	20 00	30 00	60 00	60 00	30 00	10%	3900 00	4140 00		
96	3 50			4000 00	4000 00	3500 00	3000 00				60 00	50 00	40 00					

98	4 00			2500 00	2000 00	1500 00	1000 00				60 00	30 00	25 00		6600 00	6600 00
99	3 50			3000 00	2400 00	1800 00	1000 00				40 00	30 00	25 00		6900 00	6900 00
105	4 00	40 00	10000 00	3800 00	2900 00	1900 00	1100 00	700 00	11 00	16 00	100 00	15 00	10 00	5%	7000 00	8000 00
108	5 00		2000 00	40 00		30 00			2 50	3 00	75 00		30 00	24413 00	5000 00	5250 00
102	4 00	27 00	7000 00	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	600 00	3 00	4 00	200 00	15 00	10 00	12000 00	15000 00	20000 00
48	4 00	20 00	5000 00	2000 00	1500 00	1200 00	1000 00	500 00	4 00	2 00	40 00	30 00	25 00	30000 00	8000 00	8500 00
1	8 75	20 00	3550 00	40 00	35 00	30 00	24 00		3 30	2 75	200 00	48 00	35 00	5%	3900 00	5000 00
4	3 00	5 10	4 10	5000 00	4500 00	4000 00	3000 00	2500 00	12 00	24 00	296 00	60 00	40 00	64619 85	7980 10	8960 05
5	3 00		1000 00	3000 00	2400 00	1800 00	1200 00	900 00	0 20	0 20	50 00	15 00	10 00	10%	14000 00	14000 00
6	5 50		5000 00	3000 00	2400 00	1800 00	1200 00	800 00	0 20	0 20	350 00	40 00	20 00	6270 00	12460 00	16260 00
7	4 00	16 00	8000 00	4000 00	3200 00	2400 00	1600 00	1200 00	3 00	4 00	150 00	100 00	60 00	16000 00	8318 00	8745 00
9	6 50	18 00	10000 00	3000 00	2000 00	1200 00	800 00	600 00	2 50	5 00	50 00	40 00	30 00	50000 00	10700 00	10950 00
12	2 50	25 00	20000 00	4000 00	2700 00	1750 00	800 00		6 00	12 00	150 00	50 00	30 00	20000 00	9500 00	12500 00
13	5 00	40 00	10000 00	4000 00	3500 00	3000 00	2500 00	2000 00	2 00	3 00	200 00	30 00	20 00	60000 00	4000 00	4500 00
20	3 00	16 00	15000 00	30 00	30 00	30 00	20 00	4000 00	4 50	4 70	200 00	40 00	30 00	3000 00	11400 00	25870 00
21	2 00		6250 00	2800 00		1500 00	880 00		5 00		125 00	12 40		5000 00	7085 00	
22	3 50	30 00	26000 00	3300 00	1680 00	1250 00			1 50	1 25	175 00	17 00		44948 35	15412 00	
23	4 00	25 00	25000 00	3500 00		2100 00	1750 00		2 50		120 00		25 00	6650 00	7050 00	8910 00
24	4 00	18 00	1250 00	3600 00		1800 00	1400 00		3 00		100 00		20 00	6000 00	5475 00	6175 00
26	4 00		25000 00	3200 00		1500 00	1500 00		1 50	1 25	185 00		15 00	5%	14740 00	
27	3 50	22 50		4000 00	3000 00	1950 00	1500 00	450 00	3 75	6 50	125 00	50 00	35 00	25155 27	6075 00	7175 00
30	3 00	30 00	4500 00	4000 00		1800 00	1000 00		4 00		60 00		25 00	15000 00	\$16.00 par pied.	5000 00
33	4 50		2000 00	3800 00		1600 00	1000 00			2 00	75 00		20 00	22112 98	4750 00	5000 00
39	5 00	25 00	8000 00	3500 00	2400 00	1500 00	800 00	450 00	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	6013 96	3000 00	11500 00
42	5 00		0 40	35 00		32 00	32 00		0 40		100 00		80 00		15 00	15 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 8.
18 octobre 1869.

No.	Nom des Soumissionnaires.	Nom des cantions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage & fleur de terre.	Détrachement.	Clôture.		Excavation.		Halage, par 100 pieds.	Egouts.
							Par 100 pieds.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.		
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
166	A. Brooks et fils	E. R. Burnee,	157267 60	7378 00	22 00	150 00	10 00	7 00	1 15	0 22	0 01	15 00
173	R. P. Cooke et Cie	D. Hillard,	132250 00	6500 00	25 00	33 00	7 00	6 00	1 00	0 18	0 01	30 00
178	W. J. Johnstone	H. Abbott,	161745 00	7890 00	20 00	50 00	10 00	8 00	1 25	0 25	0 05	30 00
181	Gray et Lowe	Wellesley Johnson,	173540 00	8464 68	15 00	160 00	7 50	.....	1 25	0 24	.....	30 00
185	William Flanagan	George Lowe, junr.,	131047 00	6392 00	30 00	60 00	8 00	6 00	0 75	0 17	0 02	9 00
188	Ennis et Archer	W. Adams,	182415 00	8398 30	20 00	18 00	12 00	12 00	1 25	0 25	0 01	25 00
193	Joseph B. Moore	Willis Russell,	161900 00	7896 00	22 00	190 00	8 70	6 00	1 10	0 18	0 75	12 00
194	J. L. Potts	E. Ennis,	177488 00	8658 00	30 00	60 00	8 00	6 00	0 90	0 18	0 83	9 00
195	Charles A. Gagnon	M. Connolly,	246000 00	12000 00	7 50	12 50	10 00	20 00	1 50	0 40	0 02	10 00
196	Robert H. McGreevy	G. L. Marler,	147885 00	6970 00	30 00	25 00	10 00	15 00	1 05	0 20	0 02	15 00
200	C. Cimon	S. R. Evans,	190650 00	9300 00	120 00	.....	9 20	.....	1 20	0 25	.....	33 00
207	Jas. Goodwin et I. Hope	A. Gagnon,	138250 00	6509 00	25 00	45 00	12 00	6 00	0 90	0 20	0 01½	40 00
210	Dionne et Prévost	Tharide Hudon,	176732 00	9267 00	30 00	40 00	9 00	.....	1 00	0 25	0 40	30 00
211	Joseph Rosa	John Heney,	184250 22	8773 82	20 00	20 00	10 00	9 00	1 10	0 20	0 01	20 00
216	Wm. Ellis et Cie	William Finley,	184500 00	9000 00	100 00	120 00	6 00	5 00	1 25	0 22	0 01	20 00
153	Duncan Macdonald	Charles Bertrand,	100000 00	4878 00	10 00	30 00	6 00	5 00	0 80	0 16	0 00½	6 00
		E. McGilivray,										
		E. Griffin,										
		E. B. Beaulieu,										
		P. Dionne,										
		N. Durnevay,										
		Louis Rosa,										
		J. R. Currier,										
		J. K. Ferguson,										
		Victor Hudon,										
		D. B. Macdonald,										
		Morland, Watson et Cie...										

79	Berlinguet et Huot	Victor Hudon,	129376 00	6311 02	30 00	20 00	8 00	12 00	1 00	0 25	0 01	2 50
88	W. E. Macdonald et J. Ferguson et Cie	Louis Martineau	129224 00	5978 73	25 00	50 00	8 00	.....	0 80	0 18	.....	20 00
94	Charles Touchette	Donald McKillar,	246000 00	12000 00	12 00	8 00	19 00	19 00	1 50	0 20	0 40	10 00
109	Allan Game	Angus Campbell,	137416 00	6703 00	30 00	50 00	9 00	.....	0 90	0 20	.....	20 00
109	George Levesque	E. Boudreau,	117670 00	5740 00	28 00	15 00	8 00	.....	0 70	0 19	0 25	20 00
110	E. S. Steeves et T. W. Longstaff et Cie	Michel Reinhart,	191000 90	9322 63	15 10	18 00	7 00	5 00	1 10	0 28	0 01	4 00
105	Pierre Marier et Cie	Walker M. Pass,	127100 00	6200 00	25 00	22 00	11 00	14 00	1 00	0 20	0 01	0 12
116	John Cheary	W. M. Nicholson,	121934 00	5948 00	35 00	20 00	11 00	.....	0 90	0 19	0 01	9 00
117	T. Paradis	N. Masse,	136500 00	6500 00	12 00	25 00	6 00	5 00	0 75	0 25	0 04	32 00
123	Piton J. Dussault	C. Dionne	114800 00	5600 00	10 00	20 00	5 00	4 00	0 60	0 18	0 03	30 00
132	Simon Peters	F. W. et D. M. Steeves,	189047 00	7758 39	65 00	35 00	14 00	.....	1 40	0 30	0 01	50 00
133	W. H. Mitchell et D. Robertson	J. D. Steeves	177052 00	8635 00	30 00	200 00	10 00	4 00	1 50	0 25	0 01	30 00
136	A. Elliot et Cie	N. Germain	126652 00	6178 00	13 40	100 00	10 00	7 00	1 15	0 12	0 01	2 00
143	Arthur W. Murphy	E. Martineau,	139400 00	6800 00	30 00	15 00	8 50	.....	0 75	0 20	0 25	20 00
144	J. B. Lamontagne	J. Hamel,	156221 00	7620 52	10 00	15 00	8 00	.....	1 50	0 25	0 30	7 00
147	Pampalon et Dallaire	W. H. Baldwin,	241370 00	11493 00	16 00	100 00	12 00	12 00	2 50	0 50	inclus dans l'ex-cavation.	50 00
150	A. McGawet H. H. Killaly	Hubert Paradis,	137727 00	6536 45	18 00	30 00	6 60	5 00	1 00	0 20	0 01	5 00
155	Ralph Jones	Gilbert Fournier,	130502 40	6366 00	20 00	100 00	6 00	4 00	0 85	0 17	0 01	0 20
4	G. H. Perry, Ottawa	James Gibson,	236000 00	11512 00	31 00	50 00	30 00	20 00	1 25	0 30	0 02	25 00
8	John Donnelly	Olivier Mathieu,	180000 00	7317 00	120 00	120 00	7 00	.....	1 20	0 23	.....	9 00
12	Campbell et Cie	Charles Sanson,	213364 00	10408 00	35 00	240 00	7 00	6 00	1 50	0 26	0 08	29 00
13	W. S. Martin et Cie	John O'Leary	268644 00	13104 60	40 00	350 00	24 00	.....	1 50	0 30	0 02	50 00
16	T. B. Guest	Alex. Rodger,	214440 00	10722 00	25 00	140 00	10 00	9 00	1 25	0 25	0 00½	40 00
20	J. W. Guest	D. M. Thompson,	184830 00	9150 00	26 00	135 00	10 00	8 00	1 25	0 27	0 01	38 00
		Malcolm Cameron,										
		J. Adams										
		John O'Leary										
		N. H. Brown										
		J. T. Lamontagne,										
		Louis Roy										
		F. X. Picher										
		H. H. Killaly,										
		Walter Finckley										
		W. H. Brouse										
		F. Shanly										
		E. McGilivray, Ottawa,										
		Robert Stewart										
		W. McNaughton										
		Becharf F. Steel										
		John Elliott										
		Henry Foulds,										
		D. Anderson										
		T. F. Guest										
		D. McConnell										
		Hiram Guest										
		Andrew Nichol										

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 8.—*Suite.*

No.	Maçonnerie à pierre		Béton.	Maçonnerie.		Fondations, somme ronde.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois, arche de 20 pieds, par 100 pieds.	Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.			
	\$	cts.		\$	cts.		\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.	\$		cts.	\$	cts.
166	2 00	5 00	12 00	8 00	3 00	280 00	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	5 00	130 00	80 00	50 00	1447 60			
173	2 00	4 00	12 00	6 00	3 00	.....	2500 00	1600 00	1000 00	600 00	2 00	200 00	30 00	.....	10%	
178	3 00	3 00	14 00	10 00	3 00	.....	240 00	220 00	200 00	18 00	10 00	150 00	80 00	50 00	10%		
181	2 00	4 00	12 00	8 00	3 00	.....	2000 00	.....	.....	.....	20 00	40 00	20 00	10 00	15770 00
185	2 50	4 50	15 00	12 00	3 00	2500 00	.....	.....	.....	.....	1 50	150 00	12 00	6 00	5%
188	1 00	5 00	12 00	8 00	4 00	3000 00	40 00	34 00	30 00	25 00	0 50	200 00	30 00	20 00	10%			
193	2 00	4 00	13 00	7 50	3 00	1240 00	.....	.....	.....	.....	3 00	300 00	46 00	28 00	7700 00
194	2 50	4 50	15 00	12 00	4 00	2900 00	.....	.....	.....	.....	2 00	200 00	12 00	6 00	10%
195	1 00	4 00	15 00	7 50	1 00	10000 00	.....	.....	.....	.....	4 00	25 00	15 00	7 00	10%
196	2 00	4 00	10 00	8 00	6 00	5000 00	40 centims par pied.	.....	.....	.....	10 00	75 00	15 00	8 00	10%
200	2 50	5 00	16 50	8 00	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
207	2 00	5 00	14 00	10 00	7 00	1000 00	3700 00	2640 00	1980 00	1320 00	1 75	35 00	40 00	30 00	1000 00			
210	2 00	5 00	12 00	.....	4 00	1500 00	.....	.....	.....	.....	0 40	80 00	30 00	12 00	1500 00
211	3 00	4 50	14 00	12 00	5 00	1883 00	2000 00	1700 00	1400 00	1000 00	8 00	68 00	22 00	12 00	43%			
216	2 50	4 50	12 00	8 00	6 00	2000 00	40 00	.....	.....	.....	1 00	100 00	50 00	25 00	.....		
153	1 00	4 00	8 00	6 00	2 00	1000 00	40 00	40 00	40 00	30 00	10 00	30 00	20 00	10 00	5%			

79	2 00	2 25	9 00	7 00	3 00	1845 00	2200 00	1600 00	1200 00	800 00	15 00	110 00	25 00	18 00	5 00
88	1 50	4 00	7 00	7 00	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	0 25	100 00	.....	.....	.....
94	4 00	6 00	12 00	10 00	10 60	1000 00	1200 00	1000 00	750 00	500 00	0 40	60 00	60 00	30 00	15%
100	2 00	5 00	.....	8 60	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	0 20	100 00	.....	.....	.....
109	2 00	2 00	12 00	9 00	8 00	2000 00	.....	.....	.....	.....	3 00	50 00	12 00	6 00	4%
110	1 50	4 00	12 00	7 00	2 00	2000 00	.....	.....	.....	.....	10 00	50 00	20 00	12 00	29927 90
105	2 50	3 00	9 00	7 00	5 00	4000 00	3000 00	2400 00	1500 00	800 00	12 00	60 00	10 00	8 00	10%
116	3 00	4 00	10 00	7 00	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	100 00	60 00	40 00	.....
117	3 00	2 50	10 60	6 00	4 00	1250 00	.....	.....	.....	.....	11 00	30 00	20 00	10 00	11500 00
123	2 50	2 20	9 00	5 00	4 00	1000 00	.....	.....	.....	.....	10 00	25 00	20 00	10 00	10420 00
152	1 50	4 50	15 00	8 00	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	7 50	150 00	75 00	50 00	.....
133	2 50	4 00	17 00	8 00	5 00	1200 00	.....	.....	.....	.....	0 20	55 00	5 00	3 00	5%
136	1 00	3 00	10 00	5 00	3 00	5000 00	3000 00	2000 00	1200 00	600 00	4 00	390 00	90 00	45 00	5000 00
143	3 00	5 00	13 00	10 00	8 00	2500 00	.....	.....	.....	.....	3 00	50 00	12 50	7 50	5%
144	1 50	2 00	8 00	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	10 00	5 00	4000 00
147	3 00	4 00	6 00	.....	3 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150 00
150	1 50	4 00	12 00	9 00	2 00	200 00	.....	.....	.....	.....	1 50	493 00	8 00	4 00	1000 00
153	2 00	5 00	11 00	9 00	2 00	5000 00	35 00	30 00	25 00	22 50	10 00	100 00	50 00	25 00	10%
4	2 00	5 00	.....	5 00	3 00	4000 00	1800 00	1350 00	975 00	600 00	25 00	400 00	200 00	100 00	10%
8	4 00	4 00	12 00	9 50	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	3 00	5 00	16 00	10 00	5 00	2400 00	.....	.....	.....	.....	1 50	235 00	100 00	50 00	15875 00
13	6 00	5 00	15 00	12 00	6 00	2500 00	.....	.....	.....	.....	4 00	300 00	75 00	75 00	10%
16	4 00	4 00	12 00	10 00	6 00	4000 00	4000 00	2800 00	1800 00	1200 00	10 00	160 00	85 00	70 00	10000 00
20	4 00	4 00	13 00	10 00	5 50	5000 00	3800 00	2800 00	1900 00	1100 00	9 00	150 00	90 00	65 00	8000 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 8.—Suite.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Dérèglement.	Clôture.		Excavation.		Halage, par 100 pieds.	Egoûts.
							Par 100 pieds.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.		
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25	John Damp	Joseph McCausland, John Davis	300209 00	15000 00	75 00	125 00	17 00	12 00	0 60	0 25	0 25	114 00
29	R. J. Reekie	J. O. Merrick	198000 00	9800 00	21 00	40 00	8 00	7 50	1 20	0 22	0 03	.....
30	Manning et Ginty	James E. Smith	161000 00	7355 00	60 00	150 00	6 00	4 50	1 30	0 27	0 01	24 00
35	Hugh James et Cie	W. Cottingham, W. Thskell	146290 00	7314 00	30 00	30 00	6 00	5 00	0 75	0 20	0 01	12 00
42	Murdoch McLennan	Donald McLaren, Alex. McLennan	140220 00	6840 00	21 00	100 00	8 00	.....	1 00	0 19	0 01	12 00
45	George Nielson	James Gordon, W. Sutherland	196800 00	9600 00	25 00	100 00	16 00	.....	1 25	0 26	0 01	60 00
48	John A. Cameron	C. C. Snowden, N. J. McGillivray	198863 00	9700 63½	25 00	80 00	10 00	6 00	1 25	0 27	0 00½	25 00
53	J. et G. Jackson	C. W. Goverton, M.D., Col. D. Tisdale	190566 00	9434 00	20 00	150 00	9 00	6 00	1 25	0 30	0 05	15 00
56	T. M. Daly et Cie	John Macdonald, John C. W. Daley	211990 00	10340 00	{ 25 00 15 00	{ 40 00	12 50	10 00	1 00	0 27	0 03	12 50
62	J. S. et T. Macklin	John Brickon, Robert Mitchell	142721 00	6962 40	15 00	50 00	8 75	.....	0 80	0 18	.....	10 00
63	John McLauchlan et Tuck	Thomas M. Reed, W. F. Harrison	150691 00	7653 25	45 00	60 00	12 00	7 50	1 10	0 23	0 02	30 00
69	Edward Haycock	W. H. Brouse, R. Jones	142462 00	6949 00	36 00	48 00	7 00	7 00	0 80	0 20	0 02	8 00
74	J. B. Bertrand et Cie	Thomas Glover, John S. Fry	190617 00	9530 00	16 20	18 00	7 00	5 40	0 90	0 36	.....	4 50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 8.—*Suite.*

No.	Maçonnerie à pierre perdue.		Béton.	Maçonnerie.		Fondations, somme ronds.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.			Passages publics à niveau.			Omissions et frais imprévus.		
	\$	cts.		1re classe.	2e classe.		Pavage.	Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	Ponceaux de 20 pieds.	Publics.	Doubles.	Simples.	\$		cts.	\$
25	4 00		4 00	14 00	9 00	7 00	3000 00	2800 00	2700 00	2600 00	15 00	120 00	75 00	35 00					
29	3 00		4 00	.....	9 00	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	200 00	45 00	30 00					
30	2 00		3 00	9 00	6 00	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	50 00	25 00					
35	2 50		2 50	8 00	8 00	3 00	.....	.....	.....	.....	5 00	30 00	25 00	20 00					
42	3 00		3 00	12 00	8 00	5 00	.....	.....	.....	.....	2 50	50 00	8 00	.....				
45	1 25		5 00	14 00	10 00	5 00	4500 00	3600 00	2600 00	1800 00	6 00	100 00	25 00	.....				
48	4 00		5 00	12 00	10 00	3 00	.....	.....	.....	.....	3 00	250 00	50 00	25 00					
53	2 00		5 00	15 00	12 00	5 00	4000 00	3000 00	1500 00	800 00	5 00	15 00	18 00	10 00					5%
56	4 00		16 00	14 00	11 00	4 00	2350 00	1880 00	1410 00	940 00	18 00	76 00	35 00	24 00					
62	2 50		3 00	10 00	8 50	3 00	.....	.....	.....	.....	1 00	75 00	21 80	10 90					7%
63	0 60		1 00	12 00	8 00	2 50	3200 00	2400 00	1680 00	1000 00	2 50	350 00	37 50	25 00					
69	2 40		3 00	11 25	10 00	2 00	.....	.....	.....	.....	5 00	200 00	.....	.....			
74	5 40		4 50	9 00	.....	6 30	5400 00	.....	.....	.....	.....	22 50	18 00	5 00					

14-43
No. 12

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 9.
18 octobre 1869.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abatage à fleur de terre.		Détrèchement.		Clôture.		Excavation.		Halage, par 100 pieds.	Egoûts.	Maconnerie à pierre perdue.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.				\$
101	Allan Gunn	W. M. Pass,	380673	00	18127	29	20	00	40	00	8	00	1	00	0	20	20	00
108	William Robinson et Cie.	Thomas Todd,	436946	00	20807	00	32	00	80	00	6	06	1	25	0	20	10	00
122	Piton et Dussault.	Alex. Morrison,	311787	00	14847	00	10	00	20	00	4	00	0	80	0	18	30	00
127	J. S. Grant et Cie.	James Gibson,	303770	00	14465	00	20	00	60	00	4	40	1	10	0	22½	14	00
131	Simon Peters	Olivier Mathieu,	394110	00	18752	85	65	00	35	00	14	00	1	40	0	30	50	00
137	Andrew Elliott et Cie.	C. W. Sumner,	346240	00	16487	62	15	50	100	00	10	00	7	00	0	12	2	00
146	Pampalon et Dallaire	Angus Grant	643528	00	30168	00	16	00	100	00	12	00	12	00	2	50	50	00
155	Ralph Jones	Charles Samson,	314297	50	14966	50	20	00	150	00	6	00	4	00	0	90	0	20
167	A. Brooks et Cie.	John O'Leary,	425502	00	20262	00	21	00	150	00	10	00	7	50	1	10	15	00
177	W. J. Johnston	L'Hon. Malcolm Cameron,	420000	00	20000	00	20	00	60	00	10	00	8	00	1	25	30	00
184	Gray et Lowe	Josua Adams	220632	00	10506	28	15	00	160	00	7	50	1	25	0	25	30	00
186	Ennis et Archer	Louis Miot,	458633	00	21935	00	30	00	18	00	12	00	12	00	1	25	25	00
192	Joseph B. Moore	F. X. Picher	519709	00	24748	05	22	00	100	00	7	50	1	15	0	23	12	00
197	Robert H. McGreevy	W. H. Brouse,	380200	00	18533	33	35	00	25	00	12	00	17	00	1	15	15	00
206	Goodwin et Hope	E. Shanly	444215	00	21153	00	25	00	45	00	11	36	6	00	1	15	0	02
215	William Ellis et Cie	G. L. Marier,	420000	00	20000	00	20	00	60	00	10	00	8	00	1	25	50	00
76	J. B. Bertrand et Cie.	D. Hilliard,	420000	00	20000	00	20	00	60	00	10	00	8	00	1	25	20	00
		W. Johnston,	354897	00	16899	85	16	20	18	00	5	40	4	50	0	90	4	50
		S. W. Bond,																
		George Lowe, Sén.,																
		George Lowe, Jun.,																
		Edward Ennis,																
		M. Connolly																
		G. L. Marier,																
		Samuel R. Evans																
		John Heney																
		William Finlay																
		E. McGilivray,																
		Edward Griffin,																
		J. M. Currier,																
		J. R. Ferguson,																
		Thomas Glover,																
		John Fry																

5	George H. Perry	E. McGilivray,	529720	00	25395	00	31	50	50	00	30	00	20	00	1	25	0	25	25	00
7	John Donnelly	Robert Slead	427498	00	20387	00	25	00	100	00	7	00	1	20	0	24	9	00	4	00
17	J. B. Guest	William McNaughton	462860	00	22040	00	25	00	140	00	10	00	9	00	1	25	0	25	40	00
19	J. W. Guest	Hiram Guest,	427350	00	20350	00	26	00	135	00	10	00	8	00	1	25	0	27	38	00
27	John Damp	Jos. McCausland,	504075	00	24000	00	75	00	125	00	17	00	12	00	0	60	0	25	114	00
31	Manning et Ginty	J. O. Merrick,	420000	00	20000	00	90	00	150	00	6	00	5	00	1	50	0	30	22	00
39	Sutton et Angus	James E. Smith	338698	00	16123	00	30	00	30	00	6	00	5	00	0	75	0	20	12	00
41	Murdoch McLennan	Hugh Finlayson,	436947	00	20807	00	23	00	100	00	8	00	1	20	0	29	10	00	10	00
46	George Neilson	David Brown,	493500	00	23500	00	25	00	100	00	16	00	1	25	0	30	0	01	60	00
49	John A. Cameron	Donald McLennan,	520163	50	24769	00	25	00	80	00	10	00	6	00	1	25	0	27	21	00
54	J. et G. Jackson	Alex. McLennan,	524705	00	24986	00	20	00	150	00	9	00	6	00	1	25	0	30	15	00
60	A. S. Brown	James Gordon,	430992	00	20523	00	25	00	160	00	10	00	8	00	1	10	0	26	15	00
64	S. Parker Tuck	William Sutherland,	469654	00	22374	00	16	00	60	00	12	00	6	00	1	25	0	23	30	00
70	P. Ross et Cie.	N. J. McGilivray	453257	00	21563	67	19	50	160	00	5	00	3	00	0	80	0	28	6	00
80	Berlinguet et Huot	Charles William Covernton,	329433	00	15211	02	30	20	20	00	8	00	12	00	1	00	0	25	2	50
89	W. E. McDonald, et John Ferguson et Cie.	D. Tisdale	423385	00	20161	00	25	00	50	00	9	00	1	10	0	22	0	01½	24	00
92	Steeves, Longstaff et Cie.	Angus Campbell,	297310	16	14157	62	12	00	18	00	6	50	4	50	1	00	0	23	4	00
95	Charles Touchette	Jos. D. Steeves,	315000	00	1500	00	12	00	10	00	20	00	20	00	1	50	0	20	12	00
		Edward Boudreau,																		
		M. Reinhart Carpenter																		

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 9.—Suite.

No.	Béton.		Maçonnerie.		Parage.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois, arche de 20 pieds.	Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Travaux spéciaux Stations, 580 et 790 par verge cube.
	\$ cts.	\$	1re classe.	2e classe.			Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.		Publies.	Doubles.	Simple.			$ cts.	$	$
101	4 00	12 00	8 00	3 00	3 00	4000 00	30 00	30 00	30 00	0 25	80 00	50 00	0 70	21762 00	0 80	
108	3 00	16 00	12 00	3 00	4 00	45 00	35 00	30 00	25 00	2 00	100 00	30 00	0 75	21000 00	0 22½	
122	2 20	9 00	5 00	4 00	5000 00	2400 00	1500 00	1500 00	1440 00	1 80	125 00	60 00	0 80	10000 00	1 25	
127	5 00	12 00	9 00	1 30	10000 00	2640 00	2040 00	2040 00	1440 00	7 50	150 00	50 00	1 00	\$150 pr.mille	0 70	
131	4 50	15 00	8 00	6 00	3000 00	4050 00	2975 00	2975 00	600 00	4 00	300 00	45 00	0 70	10%	0 50	
137	3 00	8 00	4 00	3 00	3000 00	2000 00	1200 00	1200 00	22 50	10 00	150 00	25 00	0 70	10%	0 30	
146	4 00	10 00	6 00	3 00	4000 00	3200 00	2400 00	2400 00	1000 00	5 00	130 00	50 00	0 70	10%	0 40	
155	6 00	11 00	8 00	1 50	1000 00	2800 00	1800 00	1800 00	720 00	10 00	160 00	50 00	0 75	10%	0 80	
167	4 00	12 00	8 00	3 00	1000 00	2400 00	1200 00	1200 00	1000 00	10 00	70 00	5 00	0 75	10%	0 30	
177	3 00	14 00	10 00	3 00	6500 00	2000 00	2000 00	2000 00	28 00	0 50	200 00	20 00	0 40	10%	0 90	
184	4 00	12 00	8 00	3 00	3000 00	34 00	30 00	30 00	300 00	3 00	300 00	25 00	0 90	10%	0 80	
186	5 00	12 00	8 00	4 00	10000 00	2580 00	1650 00	1650 00	1000 00	10 00	70 00	5 00	0 75	10%	1 00	
192	4 00	15 00	8 00	3 00	6000 00	2600 00	1800 00	1800 00	1320 00	1 75	35 00	30 00	0 80	10%	0 36	
197	4 00	13 00	9 00	7 00	5000 00	2640 00	1880 00	1880 00	400 00	2 00	100 00	25 00	1 00	10%	0 35	
205	5 00	14 00	8 00	6 00	12000 00	40 00	364 00	364 00	600 00	2 00	100 00	5 00	1 00	10%	0 36	
215	5 00	16 00	9 00	6 00	2700 00	1296 00	864 00	864 00	25 00	10 80	22 50	5 00	0 36	10%	0 35	
76	4 50	9 00	7 20	6 30	10000 00	1350 00	975 00	975 00	25 00	25 00	400 00	100 00	0 35	10%	0 35	
5	5 00	12 00	8 00	3 00	10000 00	1800 00	1800 00	1800 00	600 00	25 00	400 00	100 00	0 35	10%	0 35	

7	4 00	12 00	12 00	5 00	9000 00	2800 00	1800 00	1800 00	1200 00	10 00	160 00	85 00	3%	70 00	0 75
17	4 00	12 00	10 00	6 00	8000 00	2800 00	1900 00	1900 00	1100 00	9 00	150 00	90 00	4%	65 00	0 80
19	4 00	13 00	10 00	5 00	3000 00	2800 00	2700 00	2700 00	2600 00	15 00	125 00	75 00	3%	32 00	0 80
27	4 00	14 00	9 90	7 00	5000 00	3000 00	3000 00	3000 00	1000 00	6 00	150 00	75 00	3%	35 00	0 03
31	4 00	10 00	7 00	5 00	6000 00	2000 00	1400 00	1400 00	25 00	.....	30 00	25 00	.....	25 00	0 25
39	2 50	12 00	7 00	2 50	12000 00	2000 00	1500 00	1500 00	25 00	2 00	50 00	12 50	.....	7 00	1 20
41	3 00	12 00	8 25	5 00	630 00	3600 00	2650 00	2650 00	1800 00	6 00	100 00	25 00	.....	.....	0 75
46	5 00	14 00	10 00	5 00	12000 00	3600 00	2700 00	2700 00	800 00	3 00	250 00	50 00	.....	24769 69	1 00
49	5 00	14 00	12 00	3 00	1500 00	3000 00	2000 00	2000 00	800 00	5 00	15 00	18 00	5%	10 00	1 50
54	5 00	15 00	12 00	5 00	800 00	2800 00	1800 00	1800 00	1000 00	5 00	130 00	80 00	.....	50 00	0 70
60	4 00	12 00	8 00	3 00	3000 00	2400 00	1620 00	1620 00	1000 00	2 50	350 00	37 50	.....	22500 00	0 90
64	1 00	14 00	8 50	2 25	3000 00	3200 00	2400 00	2400 00	800 00	20 00	200 00	80 00	.....	31500 00	0 25
70	4 00	11 50	9 50	2 00	21000 00	40 00	39 00	39 00	.....	15 00	110 00	25 00	5%	18 00	0 75
80	2 25	9 00	7 00	3 00	2500 00	1600 00	1200 00	1200 00	800 00	15 00	100 00	80 00	.....	60 00	0 90
89	5 00	13 00	8 00	5 00	3000 00	1120 00	840 00	840 00	.....	0 26	100 00	80 00	.....	.....	0 90
92	4 00	12 00	7 00	2 00	2000 00	1125 00	850 00	850 00	550 00	8 00	50 00	20 00	.....	37854 66	0 20
95	7 00	14 00	12 00	10 00	2000 00	1400 00	1400 00	1400 00	.....	0 40	60 00	60 00	15%	30 00	0 40

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 10.

18 octobre 1869.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abattage à fleur de terre.		Dérachement.		Clôture.		Excavation.		Halage, par 100 pds.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Dans le roc.	Dans la terre.		\$	cts.
1	George H. Perry	E. McGilivray, Robert Stead	577835	00	28895	00	30	00	50	00	30	00	1	30	30	02
10	John Donnelly	Civullier, Ryan et Cie	522885	00	26144	00	40	00	40	00	7	00	1	25	30	00
18	T. B. Guest	T. F. Guest	481659	00	24082	00	25	00	140	00	10	00	1	25	25	00
22	T. W. Guest	D. McConnell Hiram Guest	423600	00	21180	00	26	00	135	00	10	00	1	25	27	01
26	John Damp	Andrew Nichol J. McCausland, John Davis	540890	00	27000	00	75	00	125	00	16	00	0	60	25	25
34	Manning et Ginty	J. O. Merrick James E. Smith	499000	00	24950	00	90	00	150	00	7	00	1	50	35	01
38	Sutton et Angus	Hugh Finlayson, David Brovne	349970	00	17498	00	30	00	30	00	6	00	0	75	20	01
47	George Neilson	James Gordon, Wm. Sutherland	540000	00	27000	00	25	00	100	00	15	00	1	00	30	01
50	John A. Cameron	C. C. Snowdon, N. J. McGilivray	546337	00	27316	85	25	00	80	00	8	00	1	25	30	00
55	J. et G. Jackson	Chas. Wm. Covertton, D. Fisdale	480000	00	24000	00	20	00	150	00	9	00	1	25	30	05
59	A. S. Browns	A. Sutherland, A. Glass	551944	00	27597	20	25	00	160	00	9	00	1	10	30	01
66	MacLachlan et Tuck	George Fleming, R. Leonard	502000	00	25100	00	15	25	60	00	12	00	1	35	26	04
71	P. Ross et Cie	W. Daniel, John Boyd	498630	00	24931	50	19	00	160	00	6	00	1	00	28	00
75	J. B. Bertrand et Cie	Thomas Glover, John F. Fry	405952	00	20297	61	16	20	18	00	7	20	0	90	27	00
81	Berlinguet et Huot	J. Elie Gingras, Louis Martineau	357603	00	17880	00	30	00	20	00	8	00	1	00	25	01

84	P. Purcell	John McGillis, Wm. Barrett	391000	00	19500	00	18	00	80	00	6	50	0	95	24	00
86	Macdonald, Ferguson et Cie	D. McKillar, Angus Campbell	378052	00	18902	00	25	00	50	00	9	00	0	80	22	01
96	C. Touchette	E. Boudreau, M. Fenhart	330000	00	16500	00	14	00	10	00	21	00	1	50	30	40
98	Allan Gunn	W. M. Pugs, W. M. Nicholson	420741	60	21097	08	28	00	40	00	8	00	0	90	25	01
103	Steeves, Longstaff et Cie	P. W. Steeves, D. M. Steeves, J. D. Steeves	421223	00	21060	15	10	00	16	00	8	00	1	00	23	01
112	J. P. Yonston et Cie	J. R. Smith, J. R. Burpee et Cie	424380	00	21219	00	20	00	100	00	6	05	0	65	23	00
114	P. Marier et Cie	N. Germain, E. Martineau	323000	00	16150	00	25	00	22	00	11	00	1	00	20	01
121	Piton et Dussault	James Gibson, O. Martineau	330340	00	16517	00	10	00	20	00	4	00	0	80	18	03
128	Grant et Carmichael	Ambrose Bent, C. Sumner	460238	00	23011	90	20	00	60	00	5	00	0	90	27	01
129	Mitchell, Gough et Cie	Stephenson et McGibbon, S. J. King	411000	00	20550	00	9	60	76	80	6	60	1	08	25	00
130	Simon Peters	Charles Sampson, John O'Leary	390980	00	19549	00	100	00	.....	.....	14	00	1	40	30	01
134	Mitchell et Robertson	A. Royen, D. M. Thompson	571365	00	28568	00	30	00	200	00	10	00	1	50	35	01
138	Andrew, Elliott et Cie	Hon. Malcolm Cameron, Joshua Adams	308395	00	15419	00	16	00	100	00	10	00	1	05	14	01
145	Pampalon et Dallaire	Louis Annot, F. X. Ficher	695050	00	34425	00	16	00	100	00	12	00	2	50	50	com. av. excava.
158	Ralph Jones	W. H. Brouse, F. Shanly	440364	00	22463	20	20	00	100	00	6	00	0	90	26	01
161	Sumner et Somers	Jacob Wilson, John Duffy	394000	00	19700	00	20	00	60	00	9	00	1	00	25	01
179	W. J. Johnstone	W. Johnstone, George Bond	420000	00	21000	00	20	00	50	0	10	00	1	25	25	05
182	Gray et Lowe	George Lowe, Sr., George Lowe, Jr.	498928	00	24946	00	15	00	160	00	7	50	1	25	30	00
191	Joseph R. Morse	S. L. Marler, Samuel R. Evans	519255	00	25962	73	23	00	100	00	7	50	1	20	24	00
198	R. H. McGreevy	J. Henry, Wm. Finley	380000	00	19000	00	35	00	25	00	12	00	1	00	25	02
202	Ennis et Archer	E. Ennis, M. Connelly	431440	00	21572	00	30	00	18	00	12	00	1	50	30	01
205	Goodwin et Hopp	E. McGilivray, E. Griffin	465180	00	23259	00	25	00	45	00	12	00	0	90	20	01
214	Wm. Ellis et Cie	J. M. Currier, T. R. Ferguson	550000	00	27500	00	40	00	100	00	6	00	1	25	30	01
107	McBean, Robinson et Cie	Thomas Todd, A. Morrison	362083	00	18104	16	32	00	80	00	6	05	0	80	22	01

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 14—Suite.

N ^o	Egouts par 100 Pieds	Maçonnerie à pierre	Béton	Maçonnerie.		Pavage.	Fondation.	Charpente de bois.				Fonceaux de bois, ar- che de 20 pieds.	Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Sur ponts.
				1 ^{re} classe.	2 ^e classe.			Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.		Publiques.	Doubles.	Simple.		
1	25 00	2 00	5 00	12 00	8 00	3 00	8000 00	1350 00				25 00	400 00	100 00	10%		
10	9 00	4 00	5 00	13 00	13 00	5 00											
18	40 00	4 00	4 00	12 00	10 00	6 00	4000 00	2800 00	1800 00	1200 00	10 00	160 00	85 00	70 00	2%		
22	38 00	4 00	4 00	13 00	10 00	5 50	5000 00	3800 00	1900 00	1100 00	9 00	150 00	90 00	65 00	9000 00		
26	114 00	4 00	4 00	12 00	8 00	6 00		3000 00	2600 00	2400 00	15 00	120 00	75 00	35 00	4%		
34	24 00	3 00	4 00	10 00	8 00	9 00	5000 00	4000 00	1500 00	1000 00	7 00	150 00	75 00	35 00	10000 00		
38	12 00	2 50	2 50	12 00	6 00	3 00	4100 00	2400 00	30 00	35 00	en plein.	30 00	25 00	20 00	19000 00		
47	60 00	1 25	5 00	12 00	10 00	5 00	490 00	4500 00	3600 00	1800 00	6 00	100 00	25 00		23635 00	900 00	
50	21 00	4 00	5 00	12 00	10 00	3 00	6250 00	3800 00			3 00	250 00	50 00	25 00	49667 00		
55	15 00	2 00	5 00	15 00	12 00	5 00	2500 00	4000 00	3000 00	1500 00	5 00	15 00	18 00	10 00	5%		
59	15 00	1 50	4 00	12 00	9 00	4 00	2000 00	4000 00	2800 00	1800 00	5 00	130 00	80 00	50 00	5464 00		
66	3 00	0 60	0 90	12 50	8 50	2 00	7500 00	3200 00	2400 00	1680 00	2 50	375 00	40 00	30 00	40000 00		
71	8 00	2 00	5 00	11 50	8 50	2 00	30000 00		40 00		25 00	300 00	50 00		20000 00		
75	4 50	5 40	4 50	9 00	7 20	6 30	2880 00		1440 00			22 50	18 00	5 00			
81	2 50	2 00	2 25	9 00	7 00	3 00	2200 00	2200 00	1600 00	1200 00	15 00	110 00	25 00	18 00	5%		
84	12 00	2 00	6 00	10 00	7 00	2 50	2750 00	4000 00	2900 00	1950 00	5 00	100 00	30 00	20 00	2500 00		
86	23 00	1 50	4 00	10 00	8 00	3 00			32 00		0 25	100 00	100 00	100 00		500 00	

96	13 00	7 00	7 00	14 00	12 00	10 00	2000 00	1400 00	1150 00	500 00	0 40	60 00	60 00	30 00	15%	
98	20 00	2 00	3 00	12 00	9 00	4 00			33 00	750 00	0 20	90 00	90 00			600 00
103	4 00	1 50	3 50	12 00	7 00	1 50	2000 00		1120 00		8 00	50 00	20 00	12 00	48531 00	
112	10 00	1 50	3 00	13 00	9 00	2 00	1800 00		1400 00		9 00	100 00	60 00		5700 00	
114	0 12	2 50	3 00	12 00	7 00	5 00	4000 00	3000 00	2400 00	1500 00	12 00	60 00	10 00	8 00	10%	
121	30 00	2 50	2 20	9 30	8 00	4 00	5500 00		2000 00		Chaque. 10 00	25 00	20 00	10 00	23050 00	
128	14 00	1 50	5 00	11 50	9 50	1 50	7500 00		40 00		1 80	125 00	85 00	65 00	20000 00	
129	8 80	1 00	1 50	12 00	7 60	2 50			30 00		3 00	150 00		30 00	8059 00	680 00
130	50 00	1 50	4 50	15 00	8 00	6 00		4500 00	2975 00		7 50	150 00	75 00	50 00		
134	0 30	3 00	5 50	16 00	9 00	6 00	2400 00		2000 00		0 20	55 00	5 00	3 00	5%	
138	2 00	1 50	3 00	8 00	4 00	3 00	5000 00	3000 00	2000 00	1200 00	4 00	290 00	90 00	45 00	12000 00	
145	50 00	3 00	4 00	10 00	6 00	3 00	Dans l'excav.		3200 00					150 00		
158	20 00	2 00	4 00	10 00	8 00	2 00	12000 00	35 00	30 00	25 00	10 00	150 00	50 00	25 00		
161	14 00	2 00	5 00	10 00	9 00	2 00	10000 00	2000 00	1700 00	1200 00	7 00	70 00	45 00	25 00	9%	
179	30 00	3 00	3 00	15 00	12 00	3 00		24 00	22 00	18 00	10 00	150 00	80 00	50 00	10%	
182	30 00	2 00	4 00	12 00	8 00	3 00		2000 00			20 00	40 00	20 00	10 00	28765 00	
191	12 00	2 00	4 00	13 00	7 00	3 00	3500 00		2640 00		3 00	300 00	46 00	28 00	43316 00	
198	15 00	2 50	4 00	13 00	9 00	7 00	5000 00	3500 00	2600 00	1800 00	10 00	70 00	10 00	5 00	10%	
202	25 00	1 00	5 00	14 00	8 00	4 00	2000 00	40 00	34 00	30 00	0 50	200 00	30 00	20 00	10%	
205	40 00	2 00	5 00	14 00	8 00	6 00	3000 00	3700 00	2640 00	1980 00	1 75	35 00	40 00	30 00	3000 00	
214	10 00	2 00	5 00	14 00	9 00	4 00	5500 00	40 00			2 00	150 00	50 00	25 00	20000 00	750 00
107	8 00	0 50	3 00	11 00	6 00	3 00		45 00	35 00	30 00	2 00	100 00	60 00	30 00	6%	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 11.
18 octobre 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Détrachement.		Clôture.		Excavations.		Halage, par 100 pieds.	Egoûts par 100 pieds.
						\$ cts.	\$ cts.	Par 100 pieds.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.			$ cts.	$ cts.
118	Rahme et Rudge.....	E. R. Burpee.....	77196 00	17154 00	15 00	50 00	10 00	10 00	0 22	0 25	30 00	30 00	30 00
119	McLeod et King.....	Peter Ross.....	106790 00	23722 00	15 00	50 00	10 00	10 00	0 25	0 25	30 00	30 00	30 00
120	Rattenbury et Jardine.....	Wm. Duffell et J. Harding.....	106399 37	24068 74	14 00	50 00	10 00	10 00	0 23	0 18	35 00	35 00	35 00
124	Piton Dussault.....	C. Mathieu et J. Gibson.....	63882 00	14195 00	20 00	50 00	6 75	3 00	0 20	0 20	0 03	30 00	30 00
135	Mitchell et D. Robertson.....	A. Royer et D. M. Thompson.....	103702 00	24378 00	30 00	50 00	4 00	4 00	0 25	0 25	0 01	30 00	30 00
139	And. Elliot et Cie.....	L'hon. M. Cameron et J. Adams.....	99335 00	22078 00	15 00	50 00	12 00	10 00	1 15	0 16	0 01	2 00	2 00
151	Wm. Stuart.....	Wm. Fassir et G. Underwood.....	84150 00	18700 00	15 00	50 00	9 60	6 00	0 25	0 25	0 00	20 00	20 00
159	Ralph Jones.....	W. H. Brouse, F. Shanly.....	75348 60	16744 00	30 00	50 00	6 00	5 00	0 30	0 20	0 01	20 00	20 00
162	Sumner et Sumner.....	J. Wilson et Jones.....	66150 00	14700 00	30 00	50 00	6 00	6 00	0 85	0 20	0 01	14 00	14 00
164	R. P. Mitchell.....	MacLean et Kiehl, Samuel Ritter.....	70920 00	15760 00	20 00	50 00	6 00	6 00	0 90	0 24	0 01	13 00	13 00
170	J. R. Pipes et Cie.....	A. Coffey, J. T. Smith.....	83623 00	18200 00	12 00	50 00	9 00	6 00	0 80	0 22	0 01	15 00	15 00
171	A. McLeod et Cie.....	J. T. Smith, A. Coffey.....	74891 00	17000 00	11 00	50 00	8 00	5 00	0 80	0 24	0 01	15 00	15 00
172	J. Dunlap et Cie.....	J. T. Smith, A. Coffey.....	87952 00	19545 00	12 00	50 00	8 00	6 00	1 00	0 24	0 01	15 00	15 00
180	John O'Donnell.....	D. Macdonald, D. B. MacDonald et Cie.....	78250 00	17800 00	12 00	50 00	1 50	1 20	1 00	0 25	0 01	30 00	30 00
183	Gray et Lowie.....	George Lovie, sén., George Lowie, jr.....	84323 00	18733 44	15 00	50 00	7 50	5 40	0 22	0 25	0 00	12 00	12 00
190	Joseph B. Moore.....	G. L. Martin, Samuel R. Evans.....	100078 00	22239 00	22 00	50 00	9 60	5 40	1 10	0 22	0 00	40 00	40 00
204	Godwin et Hope.....	E. McMillan, E. Griffin.....	98068 00	21793 00	25 00	50 00	12 00	6 00	0 90	0 20	0 01	10 00	10 00
209	D. Sutherland et Cie.....	J. A. S. DeWolf et fils, Angus McLean.....	87002 00	19333 00	12 00	50 00	12 00	5 00	0 27	0 20	0 00	10 00	10 00
213	Wm. Ellis et Cie.....	J. M. Currier, T. R. Ferguson.....	83500 00	19000 00	80 00	50 00	6 00	5 00	0 28	0 28	0 01	20 00	20 00
217	James Fraser et Cie.....	L. Robertson.....	100920 00	22423 00	20 00	50 00	12 00	10 00	0 60	0 30	0 01	15 00	15 00

142	Davis, Grant, et Sutherland	J. A. S. DeWolf et fils, David Starr et fils.....	61713 00	13714 00	20 00	50 00	9 00	9 00	1 00	0 20	0 00	9 00	9 00
2	George H. Perry.....	E. McMillan, Robert Skend.....	145600 00	32346 66	30 00	50 00	30 00	20 00	0 40	0 40	0 03	25 00	25 00
6	John Donnelly.....	Wm. McNaughton.....	111522 00	28671 00	40 00	50 00	8 00	8 00	1 20	0 24	0 00	9 00	9 00
23	Elliott et Whitehead.....	David Brooke, Angus McLeod.....	85483 52	19723 00	10 00	50 00	9 00	8 00	1 00	0 25	0 00	18 00	18 00
24	John Damp.....	Joseph McCausland, John Davis.....	107010 00	41000 00	75 00	50 00	17 00	12 00	0 60	0 25	0 25	114 00	114 00
32	Manning et Clinty.....	J. O. Merrick, James E. Smith.....	110000 00	24444 00	20 00	50 00	6 00	4 50	1 50	0 35	0 01	24 00	24 00
44	Geo. Neilson.....	W. Sutherland, James Gordon.....	98100 00	21800 00	25 00	50 00	18 00	18 00	1 00	0 28	0 01	60 00	60 00
51	John A. Cameron.....	C. C. Snowdon, N. J. McMillan.....	127303 00	28289 05	30 00	50 00	10 00	6 00	1 00	0 30	0 01	21 00	21 00
65	S. Parker Tuck.....	Thos. M. Reed, G. J. Chubb.....	68850 00	15300 00	15 00	50 00	10 00	7 00	1 00	0 22	0 04	30 00	30 00
68	G. McManus et fils.....	Wm. Minson, Wm. Badelme.....	88320 00	19626 00	10 00	50 00	8 41	6 00	0 20	0 20	0 00	30 00	30 00
73	Peter Ross et Cie.....	T. W. Daniel, John Boyd.....	91241 00	20275 77	16 00	50 00	9 00	6 00	0 25	0 25	0 00	8 00	8 00
78	J. C. Gallagher.....	S. F. Blacke, Hiram Humphry.....	76226 00	21778 84	20 00	50 00	7 00	7 00	0 20	0 20	0 06	0 06	0 06
82	Berlinguet et Huot.....	J. E. Gincas, Louis Martineau.....	76919 00	17062 00	30 00	50 00	8 00	12 00	1 00	0 25	0 01	2 50	2 50
90	McDonald et Ferguson.....	D. McKellar, Angus Campbell.....	73480 00	16328 88	40 00	50 00	10 00	10 00	0 23	0 23	0 00	23 00	23 00
93	John McKay et Cie.....	C. J. Cameron, J. R. Carmichael.....	69662 00	15547 12	20 00	50 00	8 50	9 00	0 21	0 21	0 00	8 00	8 00
99	Allan Gunn.....	W. M. Puss, W. M. Nicholson.....	68450 00	13211 00	25 00	50 00	9 00	9 00	0 20	0 20	0 00	23 00	23 00
104	Steeves, Longstaff et Cie.....	F. W. et D. M. Steeves, Jos. D. Steeves.....	69319 00	17329 95	12 00	50 00	8 00	5 50	0 20	0 20	0 01	4 00	4 00
106	Walker et Charter.....	Chas. A. Holstead, Samuel Charter, Jr.....	73070 00	16237 95	60 00	50 00	5 00	5 00	1 10	0 21	0 02	5 00	5 00
113	Geo. C. Dickson et Cie.....	J. et F. Burpee et Cie., Robert Smith.....	72864 00	16192 00	10 00	50 00	9 00	6 00	0 15	0 15	0 01	10 00	10 00

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 11.—Suite.

N°	Maçonnerie à pierre perdue.	Béton.	Maçonnerie.		Pavage.	Fondations.	Charpente de pont.				Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Travaux spéciaux, Abordaux.
			1re classe.	2e classe.			Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	Publics.	Doubles.	Simples.			Ponceaux de bois, arche de 20 pieds.	$ cts.	$ cts.
118	2 00	4 00	14 00	9 00	3 00	1000 00	2500 00				2 50	250 00	30 00	5%	2000 00
119	2 00	4 00	14 00	9 00	3 00	1500 00	2500 00				3 00	250 00	30 00	5%	3500 00
120	1 60	5 40	16 50	12 50	3 25	1500 00	30 00				3 00	200 00	50 00	5%	4000 00
121	5 00	4 00	10 00	9 00	5 00	800 00	2760 00				10 00	38 00	10 00	15%	1900 00
124	2 50	2 25	9 00	5 00	4 00	560 00	3000 00				10 00	25 00	20 00	6314 00	1000 00
135	3 00	4 00	20 00	9 00	4 00	240 00	2900 00				0 20	55 00	3 00	5%	5000 00
139	1 50	3 50	10 00	5 00	4 00	10000 00	3000 00	2000 00	1200 00	600 00	4 00	390 00	90 00	5000 00	10000 00
151	5 00	5 00	11 00	9 00	5 00	5000 00	3000 00				2 00	120 00	20 00	10%	5000 00
159	2 00	5 00	10 00	9 00	2 00	2500 00	35 00					150 00	40 00		2500 00
162															
164	1 00	4 00	8 00	7 00	2 00	4000 00	4000 00	2000 00	1200 00		3 00	100 00	100 00		5500 00
170	7 00	5 50	14 00	11 00	5 00	2610 00	1950 00	1650 00	1400 00		25 00	650 00	900 00	7500 00	8400 00
171	6 00	5 00	12 00	10 00	4 00	2000 00	1900 00	1650 00	1200 00		20 00	500 00	800 00	10%	7000 00
172	18 00	6 00	13 00	10 00	7 00	2000 00	1800 00	1150 00	800 00		30 00	500 00	800 00	6000 00	6700 00
180	0 50	5 00	12 00	8 00	2 00	500 00	4000 00	35 00	30 00		20 00	40 00	4 00	5%	4000 00
183	2 00	4 00	12 00	8 00	3 00		2000 00					40 00	20 00	7665 00	3000 00
190	2 00	4 00	13 00	7 00	3 50	2500 00	4320 00				3 00	300 00	45 00	5664 78	4000 00
204	2 00	5 00	14 00	8 00	6 00	1000 00	3700 00	2640 00	1320 00		1 75	35 00	40 00	2000 00	2000 00
209	3 00	4 00	9 75	8 00	6 50	5650 00	5000 00				2 00	100 00	40 00		3750 00
213	2 00	5 00	14 00	10 00	6 00	10000 00	50 00				2 00	150 00	50 00	5000 00	4000 00
217	10 00	4 00	12 00	10 00	7 00	1800 00	1500 00					250 00	250 00	8000 00	6000 00

142	2 50	3 00	12 00	7 50	2 50	8000 00					2 00	40 00	48 00	3500 00	5600 00
2	2 00	5 00	12 00	8 00	3 00	800 00	1800 00				25 00	400 00	200 00	10%	8500 00
6															
23	6 00	5 00	14 00	10 00	7 00	10000 00	25 00	20 00			15 00	100 00	80 00	4000 00	5000 00
24	4 00	4 00	13 00	9 00	7 00		3000 00	2600 00	2400 00		5 00	100 00	50 00	10000 00	8000 00
32	2 00	3 00	9 00	7 00	4 50	5000 00	3000 00				6 00	100 00	25 00		3000 00
44	1 25	5 00	12 00	10 00	5 00	500 00	4500 00	2660 00	1800 00		5 00	100 00	50 00		8000 00
51	4 00	5 00	18 00	14 00	4 00	5200 00	5000 00				3 00	250 00	50 00	11873 00	6000 00
65	0 80	1 00	14 00	9 00	2 00	1000 00	3500 00	2160 00	1250 00		2 50	80 00	40 00	5000 00	3750 00
68		1 50	12 00	8 00	3 00	120 00	5000 00				1 50	90 00	60 00		1800 00
73		5 00	11 50	10 50	2 00	5000 00	40 00					160 00	23 50	4500 00	6000 00
78	3 00	6 00	10 00	8 00	4 00	6000 00	12 00	4 00	6 00		100 00	100 00	40 00	10000 00	10008 00
82	2 00	2 25	9 00	7 00	3 00	936 00	2200 00	1600 00	800 00		15 00	100 00	25 00	5%	9350 00
90	2 00	4 00	12 00	7 00	5 00		32 00					100 00			3000 00
93		10 00	11 50	10 00	2 50	320 00	2500 00				1 00	50 00			5000 00
99	2 00	4 00	11 00	7 00	5 00		85 00					100 00			3000 00
104	1 50	3 00	12 00	8 00	3 00	1400 00	1400 00					60 00	20 00	3000 00	1600 00
106	0 80	5 00	10 00	7 00	4 00	2500 00	3000 00					60 00	12 00	8427 00	500 00
113	1 50	3 00	11 00	10 00	2 00	700 00	2050 00				4 00	150 00		6642 80	6000 00
											7 00	100 00	30 00	727 00	8000 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 13.

18 octobre 1899.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Débit et abattage à fleur de terre.	Dérachement.	Clôture.		Excavation.		Halage, par 100 pieds.	Egoûts.	Magonnerie à pierre perdue.
							Par 100 pieds.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.			
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
163	John McKay et Cie.	James W. Jackson, A. McKay	734926 00	29997 00	19 00	60 00	6 00	0 00	0 90	0 18	0 00	10 00	2 50
165	R. P. Mitchell.	Maclean et Kiehl, Sam. Kettie.	667295 00	27236 00	18 00	50 00	6 00	6 00	0 85	0 22	.....	8 00	1 00
168	A. Brooks et Cie.	E. R. Burpee, D. Williams	944811 00	38563 73	24 00	100 00	12 00	10 00	1 15	0 30	0 01	15 00	2 50
169	John Brookfield.	Thomas Borge et Cie.	996966 00	40960 00	40 00	50 00	8 00	6 00	1 10	0 26	.....	20 00	2 50
174	R. P. Cooke et Cie.	John R. Dickson, H. Abbott	698250 00	28500 00	35 00	65 00	8 00	7 00	0 90	0 25	0 01	50 00	3 00
175	Fraser, Taylor et Patton.	S. Burt, Asa Fillimon.	607145 00	24781 21	20 00	12 00	5 00	.....	0 90	0 25	0 00	50 00	1 00
176	W. J. Johnston	W. Johnstone, G. W. Bond	833000 00	34000 00	20 00	50 00	12 00	10 00	1 50	0 25	0 05	30 00	3 00
187	Ennis et Archer.	Edward Ennis, M. Connelly	943710 00	38518 00	30 00	18 00	12 00	12 00	1 50	0 30	0 01	25 00	1 00
189	James B. Moore	G. L. Marler, Samuel R. Evans.	831828 00	33952 16	22 00	100 00	10 50	6 00	1 05	0 19	0 60	10 00	2 00
199	R. H. McGreevy.	John Henry, William Kinley	618700 00	25050 00	40 00	25 00	14 00	16 00	1 00	0 25	0 02	12 00	2 00
201	J. et G. Jackson.	D. Tisdale, R. T. Livingston	747103 00	30494 00	{ 20 00 } { 30 00 }	60 00	8 00	6 00	1 00	0 20	0 05	9 00	2 00
203	Goodwin et Hope	E. McGillivray, Edward Griffin	670630 00	27372 65	20 00	40 00	12 00	6 00	0 90	0 20	0 01	30 00	1 50
208	D. Sutherland et Cie.	DeWolfe et fils, Angus McLean	870332 36	35523 00	14 00	80 00	10 00	5 00	1 05	0 31	0 00	12 00	3 00
212	W. Ellis et Cie.	J. M. Currier, T. R. Ferguson	955500 60	30000 00	100 00	110 00	6 00	5 00	1 50	0 25	0 01	15 00	2 00
180	Sumner et Somers	Jacob Wilson, John Duff	597600 00	24900 00	20 00	50 00	11 00	6 00	0 90	0 24	0 01	15 00	1 50
77	J. B. Buteau et Cie.	Thomas Glover, John T. Fry	721158 00	35178 46	16 20	18 00	7 20	5 40	0 90	0 27	.....	9 00	5 40
83	Bealinguet et Huot.	J. E. Gingras, Louis Martineau	624632 00	25494 00	30 00	20 00	8 00	12 00	1 00	0 25	0 01	2 50	2 00

85	J. Townsend, Walker et Cie.		923961 00	37714 00	50 00	50 00	10 00	6 50	1 00	0 24	0 01	5 00	0 90
87	McDonald, Ferguson et Cie.	D. McKellar, Angus Campbell	691163 00	28210 00	25 00	50 00	9 00	.....	1 00	0 20	0 01	23 00	2 00
91	P. Purcell	John McGilles, William Barrett	735060 00	30170 00	18 00	75 00	7 50	4 50	1 00	0 24	.....	12 00	2 00
97	Charles Touchette	Edouard Boudreau, M. Reinhart	674400 00	28100 00	14 00	10 00	22 00	21 00	1 50	0 36	0 40	14 00	7 00
102	Allan Gunn	W. M. Puss, H. M. Nicholson	758322 00	30952 00	30 00	60 00	10 00	.....	1 15	0 22	0 01	23 00	2 00
105	Steeves, Longstaff et Cie.	F. W. et D. M. Steeves, J. D. Steeves	771876 00	31505 00	14 00	18 00	9 00	6 00	1 05	0 25	0 01	4 00	1 50
111	J. P. Yorster et Cie.	J. et F. Burpee et Cie, Robert Smith	789450 00	32100 00	20 00	100 00	9 00	6 06	1 05	0 20	0 00	10 00	1 20
125	Piton et Dussault	James Gibson, O. Mathieu	622643 00	25414 00	10 00	20 00	4 00	3 00	0 80	0 18	0 03	30 00	2 50
126	D. et J. H. Fraser	William McKay, James Weir	826670 00	33742 00	24 00	30 00	10 00	10 00	0 95	0 26	0 70	10 00	3 00
140	Andrew Elliott et Cie.	Malcolm Cameron, Joshua Adams	611240 00	24948 00	6 00	50 00	10 00	7 00	0 96	0 10	0 01	2 00	1 00
141	Davis, Grant et Sutherland.	De Wolfe et fils, David Starr et fils.	749775 00	30603 00	14 00	60 00	8 00	8 00	1 00	0 24	0 00	8 00	2 00
148	Donald Grant et Cie.	William Fraser, D. Chisholm	859950 00	35100 00	50 00	80 00	10 00	4 50	1 00	0 20	0 00	10 00	3 00
149	N. Sutherland et Cie.	C. Graham et Cie, N. Whyte et Cie	759440 00	30996 00	20 00	40 00	10 00	7 00	0 80	0 19	0 00	12 00	1 50
152	W. Stewart et Cie.	William Fraser, G. W. Underwood	880900 00	33000 00	30 00	80 00	9 50	5 50	1 05	0 20	0 00	20 00	4 00
134	Duncan McDonald.	Morland, Watson et Cie., D. B. Macdonald et Cie.	1000000 00	41000 00	30 00	100 00	10 00	8 00	1 50	0 30	0 01	40 00	1 50
157	Ralph Jones	F. H. Brouse, F. Shanly	694900 00	28363 00	25 00	150 00	6 00	5 00	0 80	0 20	0 01	0 20	1 50
3	George H. Perry	E. McGillivray, Robert Slead	973306 00	39729 00	30 00	50 00	30 00	20 00	1 40	0 30	0 03	25 00	2 00
9	John Donnelly	Cuvillier, Ryan et Cie.	838588 00	34226 00	40 00	.....	7 00	.....	1 25	0 25	.....	9 00	4 00
11	Campbell et Cie.	R. F. Steel, John Elliott	152975 00	33694 00	30 00	.....	7 00	6 00	.....	0 30	0 08	29 00	3 00
14	W. S. Martin et Cie.	H. Fowdes, David Anderson	1341229 00	54744 05	40 00	350 00	24 00	.....	1 50	0 30	0 03	75 00	6 00
15	T. B. Guest	T. F. Guest, D. McConnell	907780 00	37052 00	26 00	140 00	10 00	9 00	1 25	0 25	0 00	40 00	4 00
21	J. W. Guest	Hiram Guest, A. Nichol	751200 00	31300 00	25 00	135 00	10 00	8 00	1 25	0 27	0 01	38 00	4 00
28	John Damp	James McCausland, John Davis	945668 00	39000 00	75 00	125 00	17 00	12 00	0 60	0 25	0 25	114 00	4 00
33	Manning et Ginty	J. O. Merrick, James E. Smith	699000 00	28500 00	60 00	150 00	6 00	4 50	1 25	0 23	0 01	24 00	2 00
26	Hugh James et Cie.	William Cottingham, William Thirkill	620874 00	25334 00	25 00	25 00	6 00	6 00	0 75	0 20	0 01	12 00	2 00
37	William Barker et Cie.	J. Forde, J. Squires	539174 00	22026 00	20 00	20 00	6 00	5 00	0 75	0 20	0 01	12 00	2 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 12.—Suite.

No.	Béton.		Maçonnerie.		Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.	Passages à niveau.			Omissions et Frais Imprévus.	Tunnel.							
	\$	cts.	1re classe.	2e classe.		Pavage.	Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.		Arche de 40 pieds.	Publcs.	Doubles.			Simples.	\$	cts.				
																			\$	cts.	\$	cts.
163	12	00	12	00	50000	2000	4000	2000	1200	1	00	30	00	100	00	100	00	500	00	1440	00	
165	3	50	9	56	9868	4000	4000	2000	1200	3	00	100	00	100	00	50	00	9354	57	4800	00	
168	4	00	16	00	2000	4000	2800	1800	1000	4	00	130	00	80	00	50	00	24000	00	1500	00	
169	6	00	25	00	12000	33	00	17	00	4	00	200	00	40	00	10	00	5000	00	2000	00	
174	4	00	12	00	4000	24	00	20	00	total	1750	00	150	00	80	00	50	00	10000	00	4800	00
175	1	50	12	00	1000	40	00	34	00	10	00	200	00	30	00	20	00	5	00	10000	00	
176	3	00	20	00	13500	40	00	34	00	0	50	200	00	46	00	28	00	47085	00	4800	00	
187	5	00	14	00	14000	4320	00	2600	1000	3	00	300	00	10	00	5	00	10000	00	10000	00	
189	4	00	13	00	10000	3800	00	2400	800	10	00	70	00	12	00	6	00	10000	00	10000	00	
199	4	00	14	00	3000	3000	00	2400	800	5	00	200	00	40	00	30	00	5000	00	9250	00	
201	4	00	13	00	8000	3700	00	2640	1920	1	75	35	00	40	00	26	00	8000	00	2400	00	
203	4	50	14	00	10062	55	00	2000	800	2	00	100	00	50	00	20	00	2000	00	4000	00	
208	4	25	12	00	10000	40	00	2000	800	2	00	100	00	40	00	25	00	7	00	2000	00	
212	5	00	14	00	2000	2600	00	2000	800	7	00	65	00	40	00	5	00	4500	00	19800	00	
160	4	00	12	00	1800	1800	00	1600	800	15	00	110	00	25	00	18	00	5	00	18000	00	
77	4	50	9	00	10200	2200	00	1200	800	15	00	25	00	18	00	18	00	5	00	19973	00	
83	2	25	9	00	10200	2200	00	1200	800	15	00	25	00	18	00	18	00	5	00	19973	00	

85	3	50	14	50	11	00	5	00	36450	74000	33	00	2800	1950	1000	5	00	140	75	50	50	71%	10121	00			
87	4	00	12	00	7	00	3	00	3500	4000	4000	2900	1000	1000	75	00	75	00	75	00	2400	00	3750	00	2400	00	
91	6	00	12	00	7	00	2	50	8000	2500	2000	2000	1000	1500	30	00	30	00	30	00	1920	00	15%	60000	00		
94	8	00	15	00	13	00	11	00	8000	2500	2000	2000	1000	1500	65	00	65	00	65	00	3000	00	5000	00	3000	00	
102	5	00	13	00	8	00	3	00	30	30	30	2000	800	1500	70	00	80	00	80	00	5000	00	74370	60	1000	00	
105	3	00	12	00	8	00	1	50	11000	1400	1400	1600	800	1200	70	00	20	00	20	00	3925	00	5000	00	5000	00	
111	3	00	14	00	10	00	2	00	5500	2000	2000	2000	600	1200	100	00	90	00	90	00	8000	00	20000	00	8000	00	
125	2	20	9	00	5	00	4	00	13500	3000	3000	2000	800	1500	25	00	20	00	20	00	500	00	46152	00	500	00	
126	5	00	14	00	11	00	5	00	28500	2000	2000	1600	800	1200	100	00	40	00	40	00	8000	00	10000	00	8000	00	
140	3	00	10	00	5	00	3	00	10000	3000	3000	2000	600	1200	390	00	90	00	90	00	8000	00	20000	00	8000	00	
141	3	00	11	00	10	00	2	00	9468	3180	3180	2580	1380	1800	40	00	125	00	125	00	2400	00	24500	00	2400	00	
148	10	00	12	00	10	00	3	00	76000	2500	2500	2000	1800	1800	601	50	100	12	12	100	1600	00	2000	00	3200	00	
149	12	00	14	50	10	00	3	00	10000	3000	3000	2000	1600	1200	2	50	50	10	10	100	2880	00	2000	00	2880	00	
152	5	00	11	00	10	00	4	00	23750	3000	3000	2000	1600	1200	2	00	20	20	20	200	2000	00	5	00	10000	00	
134	5	00	16	00	14	00	10	00	2000	4000	4000	3200	1600	2400	40	00	30	40	30	300	16	00	5%	10000	00	2500	00
157	5	00	11	00	8	00	2	00	15000	40	40	2000	1000	1600	100	00	40	40	40	400	20	00	10%	2500	00	2600	00
3	5	00	12	00	8	00	3	00	17500	1800	1800	1500	900	1320	25	00	200	200	200	100	100	10%	2600	00	2600	00	
9	5	50	15	00	9	00	5	00	5000	3000	3000	2000	1320	1320	2	00	300	100	100	50	7284	00	15000	00	15000	00	
11	5	00	16	00	12	00	5	00	15000	3500	3500	2800	1400	2100	2	00	350	100	100	80	15%	14000	00	14000	00		
14	5	00	18	00	12	00	6	00	50000	4000	4000	3200	1400	2100	10	00	160	85	85	70	2%	6000	00	6000	00		
15	4	00	12	00	10	00	6	00	19000	4000	4000	2800	1200	1800	9	00	150	90	90	65	3%	6500	00	6500	00		
21	4	00	13	00	10	00	5	50	17000	3800	3800	2800	1100	1900	15	00	125	75	75	35	3%	3500	00	3500	00		
28	4	00	14	00	9	00	7	00	3000	3000	3000	2300	2650	2700	15	00	100	50	50	25	6000	00	6000	00	6000	00	
33	3	00	8	00	5	00	4	50	5000	3000	3000	2000	900	1320	5	00	100	50	50	25	20000	00	20000	00	20000	00	
36	2	00	10	00	6	00	3	00	6000	6000	6000	30	30	30	30	00	25	25	25	12	20000	00	20000	00	20000	00	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 12.—*Suite.*

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.		Débit et abatage à fleur de terre.	Détrachement.	Clôturage.		Excavation.		Hélage, par 100 pieds.	Egouts.	Magonnerie à pierre perdue.
				\$	cts.			Par 100 pieds	En zig-zag par 100 pds.	Dans le roc.	Dans la terre.				$	cts.	$	cts.
40	Sutton et Angus	Hugh Finlayson, David Browne	704992 00	28734 00	30 00	30 00	8 00	6 00	0 95	0 20	0 01	15 00	2 25	
43	G. Milson	James Gordon, William Sutherland	935900 00	38200 00	25 00	100 00	16 00	.....	1 00	0 28	0 01	60 00	1 25
52	John A Cameron	C. C. Snowden, N. J. McGillivray	1057333 00	43156 45	25 00	80 00	8 00	5 00	1 25	0 30	0 00½	21 00	4 00	
57	I. M. Daly et Cie.	John McDonald, J. C. W. Daley	880718 00	33233 20	15 00	40 00	12.50	9 00	1 30	0 30	0 03	12 50	4 00	
58	A. S. Browne	A. Sutherland, James Glass	926100 00	37800 00	24 00	160 00	12 00	10 00	1 10	0 29	0 01	15 00	2 00	
61	George Reading	H. B. Prince, S. Rebbé	615000 00	25103 00	11 00	30 00	13 50	8 00	0 85	0 16	0 00½	10 00	5 00	
67	S. Parker Truck	George Fleming, R. L. Leonard	889790 00	36318 00	16 25	16 00	10 00	5 00	1 30	0 30	0 04	30 00	0 60	
72	P. Ross et Cie.	W. Daniel, John Boyd	962268 00	37806 76	10 50	160 00	10 00	6 00	1 25	0 25	0 00½	8 00	1 50	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 12.—Suite.

No.	Béton.		Maçonnerie.		Pavage.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.	Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Tunnel.						
	\$	cts.	1re classe.	2e classe.			Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.		Publis.	Doubles.	Simple.			\$	cts.	\$			
37	2	00	10	00	2	50	4000	00	30	00	25	00	20	00	20	00	15	00	11000	00	2560	00
40	2	00	12	00	3	00	5000	00	35	00	30	00	20	00	20	00	15	00	47000	00	2560	00
43	5	00	13	00	5	00	860	00	4500	00	2660	00	1800	00	100	00	.....	.....	50280	00	5600	00
52	5	00	16	00	3	00	22160	00	5000	00	2555	00	1600	00	200	00	45	00	50349	00	4800	00
57	16	00	18	00	4	00	13600	00	2500	00	1500	00	1000	00	100	00	37	00	12500	00	8600	00
58	4	00	16	00	4	00	2000	00	4000	00	1800	00	1000	00	130	00	80	00	9169	57	4800	00
61	3	50	12	00	5	00	10000	00	3000	00	.....	.....	.....	.....	200	00	25	00	30000	00	1000	00
67	1	25	14	50	2	25	8000	00	3500	00	1620	00	1000	00	300	00	50	00	42500	00	6700	00
72	5	00	15	50	2	00	12250	00	40	00	40	00	40	00	150	00	60	00	24500	00	1120	00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 10.
5 octobre 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Dérachement.	Clôture.	Excavation.		Bégots.	Maçonnerie à pierre perdue.	Béton.
								Dans le roc.	Dans la terre.			
108	John Ferguson.....	James Shields, Thos. Peck.....	\$ cts. 476480 00	\$ cts. 23974 03	cts. 10 96	\$ cts. 60 00	\$ cts. 4 80	\$ cts. 0 95	\$ cts. 0 30	\$ cts. 10 00	\$ cts. 0 50	\$ cts. 2 00
117	Alex. Manning et Cie..	John Wallis, James Manning.....	502817 00	25130 00	25 00	80 00	10 00	1 00	0 30	20 00	2 00	6 00
123	Jones, Campbell et Cie..	W. H. Brouse, F. Shanly.....	500887 00	25044 00	20 00	100 00	7 00	1 40	0 28	20 00	2 00	4 00
104	James Cotten.....	Malcolm Cameron, Jas. Bailiff.....	516491 00	25824 00	20 00	100 00	6 80	1 05	0 32	12 00	1 50	2 50
128	James Goodwin.....	Ed. McGillivray, Ed. Griffin.....	540000 00	27000 00	30 00	150 00	10 00	1 20	0 35	16 00	2 50	6 00
132	G. W. Charland et Cie..	Wm Whitall, John Ross.....	524661 00	26233 00	20 00	150 00	9 00	1 00	0 30	20 00	2 00	5 00
136	Mathieu, Martineau et Cie	Jean Elie Gingras, C. P. Champion.....	435570 00	21778 50	20 00	125 00	7 00	1 00	0 24	20 00	2 00	5 00
61	Duncan Macdonald.....	John B. Rogers, T. Rogers.....	400000 00	20000 00	25 00	100 00	9 00	1 20	0 30	25 00	1 50	6 00
6	George Fulton.....	K. M. Pearson et E. Tupper T. W. Daniel.....	592243 00	19762 00	20 00	160 00	8 00	1 00	0 33	0 50	3 00	4 50
9	Peter Ross et Cie.....	John Boyd, John McKenzie.....	462689 00	23134 00	12 00	140 00	8 00	0 80	0 27	9 00	1 25	5 00
15	T. C. Callagher.....	A. T. Gallagher, W. Myershury, John D. Nash.....	509090 00	25459 00	40 00	40 00	12 00	1 25	0 30	30 00	2 00	5 00
26	R. Davis et Cie.....	A. T. Gallagher, W. Myershury, John D. Nash.....	451740 00	22587 00	40 00	50 00	9 00	1 00	0 28	7 00	2 00	5 00
31	Chas. A. Holstead.....	Moses Jones, M. Dowlin.....	480607 00	24033 00	12 00	96 00	6 00	0 80	0 30	10 00	2 00	5 00
32	E. O. Richard et fils...	H. Gowen, J. W. Henry.....	561258 00	26726 00	25 00	50 00	12 00	1 35	0 35	35 50	2 50	4 50
36	W. T. Berryman.....	Z. Chipman, James Murchey.....	452162 00	22608 14	10 00	120 00	6 00	0 90	0 28	20 00	2 50	6 00
42	Fraser et Fraser.....	Joseph Weir, Wm. McKay.....	508210 00	25265 00	25 00	30 00	7 00	1 00	0 31	12 00	4 00	6 00
50	Francis Giles.....	Wm. Mitchell, Chas. Lamson.....	705808 00	35290 00	28 0s 0d	.....	58s 4d	6s 0d	1s 9d	£5 0s 0d	30s 0d	27s 0d
55	Pierre Dumontier.....		526292 00	26314 00	\$18 50	\$125 00	\$7 00	\$1 25	\$0 30	\$25 00	\$2 50	\$5 00

63	Joseph B. Moore.....	G. L. Marler, Saml. R. Evans.....	504883 00	25244 00	20 00	100 00	5 50	1 25	0 30	12 00	2 10	4 00
67	John et C. Short.....	Z. Chipman, James Murchey.....	426128 00	21306 25	11 00	120 00	10 00	1 25	0 25	24 00	2 00	6 00
70	Robt. H. McGreevy.....	Joseph Hamel, J. Julien Chabot.....	550000 00	27750 00	50 00	150 00	12 00	1 00	0 34	25 00	4 00	5 00
74	Hawkins, Muirhead et Sadler.....	H. Muirhead, E. T. C. Burpee.....	511386 75	25569 34	20 00	100 00	6 00	1 10	0 30	11 00	4 00	5 00
78	Charles E. Barker.....	Jarvis Lord, H. W. Chittendon, John Wallace.....	570000 00	28500 00	50 00	100 00	7 50	1 00	0 30	7 00	1 50	4 00
81	John Wardrop et Cie..	J. W. Chittendon, James Manning.....	535503 00	27675 00	25 00	130 00	8 00	1 25	0 32	14 00	2 00	7 00
85	John Ginty.....	John Wallace, James Manning.....	480000 00	24000 00	70 00	150 00	4 00	1 30	0 28	20 00	2 00	5 00
89	John. A. Cameron.....	A. Robertson, R. Smith.....	546339 00	27317 00	25 00	100 00	10 00	1 25	0 40	20 00	3 00	5 50
96	Lazie et Lazie.....	A. Robertson, R. Smith.....	603500 00	30175 00	35 00	250 00	7 00	1 60	0 40	25 00	2 00	4 00
100	Beaubien, O'Hanly et Cie	Malcolm Cameron, M. O'Gara.....	455185 00	22759 25	15 69	100 00	10 00	0 75	0 27	25 00	1 50	4 00

No.	Maçonnerie.		Ravage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.		Omissions et frais imprévus.	Sur ponts.
	1re classe.	2e classe.				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publies.	Simplees.		
108	13 00	11 00	5 00			32 00					100 00	100 00	23%	500 00	
117	14 00	11 00	5 00		4000 00	2000 00		0 50			100 00	80 00			
123	12 00	9 00	4 00	20 00	5000 00						150 00	50 00	5%		
104	14 00	12 00	4 00			36 00	32 00	28 00	25 00		150 00	100 00	4%	500 00	
128	18 00	11 00	8 00			40 00	35 00	35 00	35 00		150 00	45 00			
132	13 00	10 00	5 00				40 00				125 00	25 00	10%	500 00	
136	12 50	10 50	5 00		4000 00		35 00				125 00	25 00		600 00	
61	15 00	12 00	6 00	15 00		4000 00	1800 00	1500 00	1200 00	10 00	46 00	20 00	10%		
6	12 00	10 00	3 00		10000 00				500 00	5 00	400 00	800 00	54000 00		
9	14 00	12 00	2 00		3000 00				400 00	6 00	150 00	40 00	6837 78		
15	10 00	8 00	4 00	15 62		4000 00	2000 00	1250 00		4 00	5 00	200 00	20000 00		
26	10 00	8 00	6 00	8 00	1000 00	4200 00	3200 00	3000 00	2000 00	5 00	8 00	80 00	7000 00		
31	12 00	8 00	2 00	12 00	4000 00	3100 00	2500 00	1300 00	1202 00	2 00	6 00	800 00	43631 00		
32	14 00	12 00	6 00	54 00		4500 00				2 75	3 50	25 00	10%		
36	14 00	9 00	4 00	22 00		2024 00				3 00	5 00	150 00	3865 00		
42	13 00	12 00	5 00	15 00		3500 00	1800 00	1500 00	1000 00	3 00	4 00	200 00	5%		
50	72s.	50s.	30s.										20%		
55	\$14 00	\$10 00	\$4 00	20 00	1000 00			35 00		15 00	115 00	25 00	5%		

63	13 00	9 00	3 00	24 00	3500 00	4000 00	1800 00	1300 00	1040 00	6 00	7 00	300 00	24042 00	
67	13 00	9 00	3 00							8 00	10 00			
70	16 00	8 00	5 00	30 00	4000 00	4000 00	2200 00	1350 00	1000 00	10 00	15 00	150 00	2 1/2%	
74	13 00	10 00	5 00	36 00	4500 00	2400 00	2400 00	1875 00	{ 2000 00 } { 1400 00 }	3 50	5 00	120 00	24351 75	
78	15 00	10 00	2 50	10 00	2400 00	32 00	27 00	20 00	18 00	0 20	0 20	50 00	15%	
81	15 00	11 00	6 00	25 00	0 50	28 00	22 00	20 00	20 00	1 00	2 00	150 00	85913 20	
85	14 00	10 00	5 00	20 00	5000 00	40 00				1 00		150 00	5000 00	
89	14 50	10 50	3 50	55 00	6000 00	3600 00					6 00	100 00	15000 00	
96	15 00	8 00	8 00	25 00	1000 00		3750 00			2 00	1 60	150 00	3000 00	
100	17 00	10 00	5 00	35 00	2000 00	3500 00	1950 00	1500 00	1110 00	10 00	15 00	300 00	1000 00	

SOUSSIONS. POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 13. —Suite.

No.	Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	Tunels.			
				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publies.	Doubles.	Simplex.		No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 4.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$
125	5 00	9 00	40 00	35 00	30 00	30 00	30 00	2 00	4 00	200 00	75 00	45 00	1470	1650	6000	42250	
134	4 00	9 00	40 00	35 00	30 00	25 00	25 00	1 50	2 25	150 00	90 00	50 00	2200	2500	6000	35000	
137	5 50	21 00	35 00	30 00	25 00	25 00	25 00	2 00	10 00	80 00	13 00	11 00	5000	6000	16800	59500	
141	5 00	31 00	4000 00	3200 00	2100 00	1200 00	1200 00	2 00	3 00	100 00	16 00	8 00	1320	1500	4000	20000	
145	5 00	6 05	3500 00	2400 00	1600 00	1000 00	1000 00	4 00	4 00	90 00	25 00	20 00	1470	1650	7500	53350	
148	7 00	22 50	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	1000 00	5 00	7 00	130 00	80 00	50 00	1980	2250	6750	37500	
152	9 00	20 00	6500 00	40 00	35 00	30 00	24 00	1 25	3 00	200 00	35 00	48 00	1125	1300	2250	18000	
163	2 00	31 00	3700 00	2550 00	1800 00	1050 00	1050 00	6 00	10 00	150 00	15 00	10 00	2200	2500	7500	20000	
167	5 00	24 00	3500 00	2400 00	1500 00	800 00	800 00	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	1650	1875	5000	30000	
178	3 50	.....	4500 00	.....	.....	1600 00	1600 00	1 50	2 50	100 00	.....	20 00	1650	1875	7500	58500
180	4 00	.....	1600 00	.....	.....	1000 00	1000 00	2 00	2 50	50 00	30 00	25 00	1200	1400	3750	30000
183	5 00	.....	5000 00	45 00	.....	25 00	25 00	2 00	5 00	100 00	60 00	30 00	2000	2500	7500	35000
189	5 00	25 00	1500 00	4000 00	2500 00	1500 00	600 00	10 00	20 00	150 00	50 00	30 00	1870	2000	5250	25000	
192	7 00	2 50	800 00	30 00	25 00	20 00	20 00	8 00	8 00	12 00	8 00	4 00	.....	.....	.....	.....
200	7 00	16 00	8000 00	4000 00	2800 00	1800 00	1000 00	3 00	3 25	160 00	35 00	25 00	1800	2040	9000	72000	
209	6 00	25 00	2 1/2%	45 00	35 00	30 00	30 00	7 00	12 00	150 00	40 00	20 00	Rec.	\$12.40.	Terre, \$0.75.	9375	
215	2 50	5c. per lb	.....	45 00	.....	25 00	25 00	4 00	.....	150 00	50 00	.....	3750	3750	3750	60000
224	5 00	25 00	5000 00	3000 00	1500 00	600 00	600 00	10 00	3 00	140 00	30 00	20 00	550	625	3000	20000	

\$120000 pour le tout.

235	5 00	25 00	2500 00	2000 00	1500 00	600 00	600 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	550	625	3000	20000
239	6 00	37 00	3200 00	2300 00	1700 00	900 00	900 00	3 00	7 00	200 00	75 00	33 00	550	625	3000	20000
244	3 50	27 00	6000 00	.....	.....	.....	.....	1 50	3 10	250 00	8 00	5 00	1200	1350	5250	46662
220	5 00	.....	35 00	.....	.....	32 00	32 00	0 50	.....	100 00	80 00	80 00	10	10	13	44
7	5 00	25 00	2000 00	.....	.....	15 00	15 00	4 00	5 00	180 00	10 00	30 00	1650	1875	6250	25000
14	6 00	25 00	6000 00	2880 00	2160 00	1440 00	1440 00	2 00	2 00	150 00	60 00	30 00	400	600	2000	22000
17	4 00	14 00	8000 00	3000 00	2500 00	2000 00	1800 00	1 00	1 20	80 00	80 00	70 00	1000	1000	1000	1000
27	5 00	25 00	17000 00	.....	.....	1200 00	1200 00	2 50	.....	120 00	35 00	30 00	2200	2500	7500	40000
30	3 00	20 00	9000 00	4000 00	3200 00	1600 00	1600 00	3 00	4 00	100 00	100 00	70 00	882	996	5082	44442
31	2 00	16 00	5555 00	3000 00	2400 00	1800 00	1200 00	2 50	3 00	70 00	70 00	70 00	600	700	4000	30000
36	8 00	6 00	88 00	2500 00	1600 00	1280 00	600 00	6 00	9 00	400 00	30 00	15 00	1320	1500	3000	6000
45	4 00	14 50	22000 00	40 00	35 00	30 00	26 00	2 40	2 75	300 00	45 00	29 00	2300	2600	7400	35200
53	10 00	.....	4000 00	3000 00	2100 00	1400 00	1400 00	5 00	6 00	149 56	50 00	25 00	2000	2500	6000	33330
57	10 00	18 00	2000 00	.....	.....	.....	.....	5 00	10 00	100 00	60 00	40 00	800	900	3600	23000
69	3 50	20 00	4000 00	3200 00	2400 00	1600 00	1600 00	3 00	3 00	200 00	200 00	100 00	8000	1050	1162	6209
79	3 75	16 00	15000 00	37 50	33 00	30 00	28 00	5 00	7 00	250 00	50 00	30 00	1300	1500	6000	48000
84	6 00	27 00	4000 00	3600 00	1280 00	.....	.....	15 00	.....	140 00	30 00	.....	2000	2500	5600	40000
89	9 50	.....	3500 00	.....	.....	1040 00	1040 00	5 00	6 50	.....	.....	.....	1650	1775	5000	32500
92	2 00	.....	45 00	.....	.....	30 00	30 00	10 00	10 00	150 00	.....	30 00	1470	1700	5250	52233
99	3 00	30 00	4000 00	.....	.....	1200 00	1200 00	8 00	15 00	100 00	.....	12 00	1100	1250	5000	36000
102	8 00	.....	3000 00	2400 00	1800 00	1200 00	1200 00	3 00	4 00	100 00	30 00	20 00	1470	1670	5830	56888
105	4 00	35 00	3500 00	2400 00	1500 00	1000 00	1000 00	4 00	10 00	140 00	50 00	25 00	1470	1670	7500	64000
115	4 00	32 00	3500 00	.....	.....	1240 00	1240 00	1 50	4 00	160 00	24 00	24 00	2200	2500	6200	31200
120	5 00	.....	40 00	35 00	30 00	27 00	27 00	1 30	2 50	150 00	70 00	40 00	1450	1600	5500	40000

4 avril 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Noms des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Dérachement.	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.		Excavation.		Egouts.	Mégamorte à pierre perdue.	Béton.
							\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
114	John McDonnell et Cie.....	Cautions satisfaisantes.....	304447 00	13531 00	27 00	130 00	8 00	7 00	1 10	0 27	12 50	3 50	5 00
122	J. H. Guest.....	A. Nichol, S. Spirling, D. McConnell, H. Guest.....	309375 00	13750 00	23 00	200 00	10 00	7 00	1 25	0 30	25 00	4 00	4 00
126	T. B. Guest.....	Cautions satisfaisantes.....	335475 00	14910 00	25 00	200 00	10 00	7 00	1 25	0 30	30 00	4 50	4 50
130	Donald Robertson.....	do	325000 00	14444 00	35 00	200 00	10 00	7 00	1 25	0 30	14 00	4 00	5 00
153	William Kingstord.....	do	256950 00	11420 00	30 00	175 00	10 00	3 50	1 00	0 24	14 00	2 00	5 00
164	R. H. McGreevy.....	do	270000 00	12000 00	55 00	150 00	10 00	7 00	1 15	0 28	20 00	4 50	5 00
168	Brooks et Ryan.....	Daniel T. Browne, E. R. Burpee.....	298434 00	13263 73	20 00	120 00	9 00	6 00	1 00	0 28	15 00	1 50	4 00
177	John A. Cameron.....	N. J. McGillivray, C. C. Snowden.....	360757 10	16033 00	25 00	160 00	10 00	8 00	1 25	0 25	25 00	3 00	5 50
179	Wm. W. Livingston et Cie.....	R. T. Livingston, Chas. W. Governon.....	275000 00	12222 25	18 00	100 00	6 50	5 00	1 00	0 24	12 00	2 00	6 00
184	J. et G. Jackson.....	D. Tisdale, F. W. Walsh.....	331875 00	14750 00	20 00	150 00	9 00	6 00	1 50	0 30	15 00	2 00	6 00
191	W. T. Berryman.....	Z. Chipman, James Murchy.....	327353 00	15084 00	25 00	250 00	855 00	3 50	1 50	0 32	30 00	3 50	4 00
193	Sewell et Oliver.....	L. Sewell, E. P. Baylee.....	249500 00	10755 00	20 00	40 00	8 00	6 00	1 25	0 33	20 00	2 50	3 00
204	John O'Donnell.....	J. W. McGovern, D. McDonald.....	267750 00	8900 00	35 00	100 00	9 00	7 00	1 10	0 28	50 00	1 00	6 00
206	W. Ellis et Cie.....	J. P. Winer, Malcolm Cameron.....	308778 00	13723 00	20 00	130 00	9 00	6 00	1 40	0 24	15 00	2 00	5 00
210	Joseph Julien.....	R. Hudson, Wm. Mitchell.....	377193 00	16986 00	20 00	150 00	9 00	5 00	1 25	0 25	18 00	4 50	5 00
216	Ralph Jones.....	W. H. Brouse, F. Shanly.....	269115 00	13027 37	20 00	150 00	8 00	5 00	1 15	0 24	10 00	3 00	5 00
221	W. E. Macdonald et Cie.....	J. W. Branan, Donald McKillar.....	284033 00	12624 00	40 00	80 00	10 00	9 00	0 90	0 26	24 00	3 00	5 50

229	John Donnelly.....	J. W. McGauvran, John Wardrop.....	262616 00	11672 00	20 00	130 00	8 00	5 00	1 20	0 25	12 00	2 00	5 00
234	John Wardrop et Cie.....	John Donnelly, W. McNaughton.....	253673 00	11274 00	20 00	130 00	8 00	5 00	1 10	0 24	12 00	1 50	5 00
236	Ryan Cuvillier et Cie.....	John Donnelly, W. McNaughton.....	275186 00	12230 00	20 00	130 00	9 00	7 00	1 30	0 28	12 00	3 00	6 00
142	Nielson et McGaw.....	Alex. Robertson, Wm. Sutherland.....	245475 00	10910 00	25 00	100 00	7 00	5 00	1 00	0 22	8 00	2 00	5 00
1	Steeves, Elliott, DeMill et Co.....	F. Steeves, Joseph D. Steeves.....	268718 00	11943 00	14 00	20 00	7 00	4 00	1 00	0 26	6 00	1 20	2 00
8	D. C. Archibald.....	Saml. Archibald, A. Campbell.....	230600 00	10278 00	40 00	60 00	12 00	6 00	0 90	0 20	20 00	4 00	4 00
13	G. et J. Worthington.....	Cautions satisfaisantes.....	313875 00	13950 00	30 00	100 00	10 00	6 00	1 25	0 29	10 00	6 00	6 00
19	M. G. McLeod et Cie.....	Jos. W. Jackson, John McKay.....	500000 00	23000 00	40 00	40 00	6 00	5 00	1 00	0 30	10 00	4 00	8 00
21	W. J. Johnstone.....	Wellesley Johnstone, Thos. Lamb.....	291566 00	12336 00	30 00	175 00	10 00	8 00	1 50	0 30	32 00	3 50	6 00
29	R. P. Mitchell et Cie.....	D. Starr et fils, Rettie et Berrill.....	277193 00	12320 00	24 00	100 00	9 00	5 00	1 00	0 28	9 00	2 00	5 00
37	Tracy et Murphy.....	Robt. Davis, W. Myers Gray.....	254250 00	11300 00	50 00	50 00	9 00	8 00	0 90	0 22	9 00	2 00	5 00
49	McDonald et Cie.....	John McDonald, McDonald et Bligh.....	278672 00	12375 00	20 00	118 00	8 00	6 00	1 17	0 26	12 00	2 00	4 00
52	Simon Peters.....	Chas. Sampson, John O'Leary.....	396432 00	17619 00	50 00	30 00	12 00	6 00	1 25	0 35	32 00	1 50	5 25
56	Chas. Touchette.....	M. Rena, Ed. Boudreau.....	403566 00	17954 00	20 00	12 00	18 00	16 00	1 50	0 30	30 00	6 00	6 00
60	Sherwood, Elliott et Cie.....	John Elliott, R. F. Steel.....	278988 00	12386 00	25 00	120 00	6 00	4 50	1 50	0 25	21 00	2 50	3 00
81	S. Parker Tuck.....	Wm. F. Harrison, Thos. M. Reed.....	301500 00	13400 00	35 00	100 00	12 00	7 50	1 25	0 27	13 00	1 50	4 50
86	John Ginty et Cie.....	J. O. Merrick, Alex. Manning.....	292629 00	13005 00	40 00	70 00	9 00	7 00	1 00	0 26	24 00	2 00	5 00
93	Peter Ross et Cie.....	Thos. W. Daniels, John Boyd.....	331811 00	14747 00	10 00	100 00	10 00	3 00	1 00	0 30	6 00	2 00	6 00
96	John et Chas. Short.....	James Murchie, Z. Chipman.....	308674 00	13639 00	25 00	150 00	15 00	7 50	1 25	0 25	30 00	2 00	6 00
98	P. Purcell.....	John McGillies, Wm. Barrett.....	269843 00	11993 00	21 00	80 00	8 00	6 50	1 00	0 26	12 00	2 50	6 00
103	D. McDonald.....	Angus McDonald, A. McLean.....	300000 00	12000 00	60 00	100 00	9 00	7 50	1 25	0 30	25 00	1 25	6 00
104	M. Cameron.....	Joshua Adams, M. O'Gara.....	267221 00	11902 00	15 63	100 00	10 00	7 00	1 10	0 22	25 00	1 50	4 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 14.—Suite.

No.	Maçonnerie.		Pavage.	Cylindres en fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Omissions et frais.
	1re classe.	2e classe.				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	6 à 12.	13 à 20.	Publies.	Doubles.	Simplees.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	14 00	9 00	3 00	30 00	0 65	3500 00	2640 00	840 00	2 00	4 00	155 00	25 00	.....	10 %	
22	14 00	11 00	5 00	.....	.....	40 00	34 00	27 00	1 50	3 00	180 00	70 00	45 00	10 %	
126	14 00	11 00	5 00	.....	.....	40 00	35 00	30 00	2 80	4 00	200 00	75 00	45 00	10 %	
130	15 00	11 00	4 60	9 00	\$2 par verge cube.	40 00	35 00	25 00	1 50	2 50	150 00	90 00	50 00	10 %	
153	11 75	7 75	7 75	20 00	5000 00	40 00	35 00	24 00	1 25	3 00	200 00	35 00	48 00	5 %	
164	13 00	9 50	2 00	33 00	5000 00	3700 00	2550 00	1050 00	6 00	10 00	150 00	15 00	10 00	2 1/2 %	
168	14 00	10 00	5 00	24 00	15000 00	3500 00	2400 00	800 00	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	2 %	
177	20 00	16 00	4 00	.....	.....	4500 00	3400 00	1050 00	2 00	2 25	100 00	.....	25 00	10 %	
179	10 00	9 00	4 00	.....	2000 00	4500 00	3200 00	.....	2 00	3 00	50 00	30 00	25 00	2 1/2 %	24255 00
184	16 00	9 00	5 00	.....	4000 00	45 00	35 00	.....	2 00	3 00	100 00	60 00	30 00	5 %	15593 00
191	14 00	10 00	8 00	.....	.....	32 00	28 00	10 00	3 00	7 50	150 00	40 00	.....	.....	.....
193	15 00	12 00	7 00	.....	500 00	30 00	25 00	20 00	8 00	8 00	12 00	8 00	4 00	10 %	
204	14 00	12 00	8 00	.....	12000 00	3000 00	2000 00	80 00	4 00	5 00	100 00	80 00	40 00	10 %	
206	16 00	10 00	9 00	20 00	10000 00	4000 00	3500 00	2500 00	2 50	4 00	200 00	50 00	30 00	.....	.....
210	15 00	13 00	8 00	26 00	1 1/2 %	45 00	35 00	30 00	7 00	12 00	150 00	40 00	20 00	20 %	
216	15 00	12 00	4 00	5 cts. par lb	.....	45 00	35 00	18 00	4 00	4 00	200 00	.....	30 00	5 %	
221	14 00	10 00	6 00	.....	.....	35 00	35 00	.....	0 50	.....	100 00	80 00	80 00	.....	.....

222	12 00	9 00	6 00	25 00	.....	3000 00	2275 00	1500 00	600 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	.....	.....
234	11 00	9 00	6 00	25 00	.....	2500 00	2000 00	1500 00	600 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	.....	.....
236	13 00	11 00	6 00	30 00	.....	3200 00	2300 00	1700 00	600 00	2 00	4 00	200 00	75 00	30 00	.....	.....
142	12 00	9 00	5 00	31 00	200 00	4000 00	3200 00	2100 00	1200 00	1 50	2 50	100 00	16 00	8 00	200 00	
1	12 00	7 00	2 00	.....	2000 00	1200 00	960 00	720 00	480 00	6 00	.....	50 00	30 00	20 00	35000 00	
8	10 00	8 00	4 00	25 00	0 50	2000 00	1440 00	.....	.....	4 00	5 00	150 00	10 00	.....	.....
13	15 00	11 00	8 00	26 00	2000 00	3600 00	2880 00	1800 00	1200 00	2 00	2 00	150 00	60 00	30 00	2 %	
19	14 00	12 00	4 00	15 00	4000 00	4000 00	3000 00	2000 00	1000 00	1 00	2 25	100 00	100 00	80 00	10000 00	
21	20 00	12 00	6 00	40 00	6000 00	30 00	27 00	25 00	23 00	4 00	5 00	150 00	80 00	50 00	10 %	
22	11 00	9 00	5 00	26 00	7000 00	4000 00	3200 00	2400 00	1600 00	4 00	5 00	100 00	100 00	80 00	.....	.....
37	11 00	8 00	8 00	6 00	1000 00	2500 00	1600 00	1280 00	600 00	6 00	9 00	400 00	30 00	15 00	280 00	
49	13 60	8 00	4 00	15 00	6500 00	40 00	36 00	30 00	26 00	2 60	3 10	300 00	45 00	29 00	10200 00	
52	18 00	15 00	10 00	.....	6000 00	4500 00	3600 00	2100 00	1400 00	5 00	6 00	149 56	50 00	25 00	5 %	5000 00
56	24 00	12 00	10 00	18 00	1000 00	2000 00	1600 00	.....	800 00	5 00	10 00	100 00	60 00	40 00	10 %	
60	13 00	9 00	4 00	.....	.....	3000 00	2400 00	.....	900 00	1 50	2 00	200 00	100 00	50 00	1 %	
81	18 00	11 00	3 50	17 50	3500 00	37 50	33 00	30 00	28 00	5 00	6 50	250 00	50 00	35 00	10 %	
86	15 00	9 00	5 00	27 00	6000 00	3600 00	.....	2040 00	.....	5 00	.....	100 00	.....	.....	8000 00	
93	16 00	10 00	2 60	8 cts. par lb	6000 00	40 00	40 00	.....	30 00	10 00	25 00	150 00	.....	40 00	45000 00	
96	15 00	12 00	3 00	.....	.....	35 00	30 00	25 00	25 00	10 00	.....	50 00	60 00	.....	.....
98	12 00	9 00	3 00	30 00	.....	4000 00	2800 00	.....	900 00	8 00	15 00	100 00	.....	12 00	5000 00	
103	15 00	12 00	8 00	.....	2000 00	3000 00	2100 00	1800 00	1200 00	3 00	4 00	100 00	30 00	20 00	10 %	
104	13 00	10 00	4 00	35 00	4008 00	3500 00	2400 00	1500 00	1000 00	4 00	10 00	140 00	50 00	25 00	8745 00	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 15.—Suite.

No.	Maçonnerie à pierre perdue	Maçonnerie.		Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.		Omissions et frais imprévus.		
		1er classe.	2e classe.			Ravage.	100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publies.		Doubles.	Simples.
118	5 50	3 50	11 00	7 00	.....	60 00	40 00	30 00	2 50	3 50	240 00	90 00	75 00	8%	
127	5 00	4 00	14 00	6 00	.....	55 00	50 00	40 00	2 00	4 00	250 00	100 00	50 00	.....	
135	4 00	5 00	15 00	4 00	\$2p.y.c.	40 00	35 00	25 00	1 50	2 50	150 00	90 00	50 00	10%		
140	2 00	6 00	16 00	6 00	3000 00	4000 00	3040 00	2100 00	2 00	3 00	100 00	12 00	6 00	1500 00		
144	2 50	5 00	15 00	5 00	.....	3500 00	2400 00	1600 00	4 00	4 00	150 00	25 00	25 00	24500 00	
149	1 50	5 00	14 50	5 00	1000 00	3500 00	2400 00	1500 00	4 00	7 00	130 00	80 00	50 00	1%		
154	2 50	5 00	14 00	9 00	3000 00	40 00	35 00	30 00	1 25	3 00	200 00	40 00	55 00	5%		
158	1 20	4 00	11 00	7 50	2000 00	40 00	30 00	25 00	2 25	3 50	200 00	40 00	30 00	24154 00		
165	4 00	5 00	14 00	2 00	7000 00	3700 00	2550 00	1800 00	6 00	10 00	150 00	15 00	10 00	23%		
170	1 50	5 00	15 00	5 00	1000 00	3500 00	2400 00	1500 00	3 50	7 50	130 00	80 00	50 00	1300 00		
175	2 50	5 00	20 00	4 00	.....	4500 00	3200 00	2100 00	2 50	.....	100 00	50 00	25 00	10%
185	2 00	6 00	15 00	5 00	4500 00	45 00	35 00	30 00	2 00	3 00	100 00	60 00	30 00	5%		
187	1 50	5 00	16 00	5 00	1000 00	4000 00	3800 00	1800 00	6 00	10 00	150 00	80 00	60 00	13%		
94	2 50	3 00	15 00	7 00	1000 00	30 00	25 00	20 00	8 00	8 00	12 00	8 00	4 00	10%		
202	2 00	5 00	12 00	7 00	4000 00	4000 00	2800 00	1800 00	3 00	3 25	160 00	35 00	25 00	10387 00		
205	2 00	6 00	15 00	10 00	5000 00	4000 00	3500 00	3000 00	2 50	4 00	200 00	50 00	30 00	.....	
211	2 00	5 00	15 00	4 00	5c. # lb.	45 00	30 00	25 00	4 00	.....	200 00	30 00	20 00	5%	

222	2 00	6 00	12 00	9 00	.....	35 00	32 00	32 00	0 50	.....	100 00	80 00	.....	4000 00
226	2 00	5 00	16 00	11 00	.....	2500 00	2000 00	1320 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	.....
230	2 00	5 00	15 00	11 00	.....	2500 00	2000 00	1500 00	1 00	3 00	140 00	40 00	30 00	.....
237	2 00	5 00	17 00	11 00	.....	2700 00	2300 00	2200 00	1 00	3 00	140 00	30 00	20 00	.....
240	1 50	4 00	15 00	9 00	.....	4000 00	2500 00	1500 00	4 00	.....	50 00	30 00	20 00	.....
245	2 50	4 50	13 00	8 00	17000 00	.....	\$66000 00	.....	1 50	3 00	250 00	8 00	5 00	5%
139	2 00	5 00	10 00	7 50	0 30	30 00	25 00	25 00	2 00	10 00	75 00	15 00	10 00	3%
2	1 20	2 00	12 00	7 00	7000 00	1200 00	960 00	720 00	5 00	.....	50 00	30 00	20 00	50000 00
10	3 00	4 00	13 50	8 00	3000 00	40 00	35 00	30 00	3 00	4 00	320 00	25 00	16 00	5%
11	3 00	4 00	13 50	8 00	3000 00	40 00	35 00	30 00	3 00	4 00	320 00	25 00	16 00	5%
20	3 00	4 00	16 00	14 00	1000 00	4000 00	2000 00	1000 00	1 00	1 25	100 00	100 00	80 00	2%
24	3 00	6 00	18 00	10 00	9000 00	28 00	26 00	24 00	4 00	5 00	150 00	80 00	50 00	10%
25	3 50	5 00	13 00	12 00	10000 00	3500 00	2840 00	1800 00	2 50	.....	120 00	35 00	30 00	4500 00
38	2 00	5 00	9 00	7 00	200 00	2200 00	1500 00	1000 00	5 00	9 00	100 00	30 00	15 00	485 00
48	2 00	4 00	13 00	7 50	13 75	16000 00	40 00	36 00	2 70	3 10	300 00	46 00	28 00	28300 00
51	4 00	10 00	16 00	14 00	.....	3000 00	2000 00	1200 00	1 50	.....	150 50	80 00	40 00	.....
54	6 00	6 00	24 00	12 00	10000 00	2000 00	1600 00	1200 00	5 00	10 00	100 00	60 00	40 00	10%
67	1 50	4 00	11 50	10 50	4000 00	4000 00	3200 00	2400 00	2 50	3 00	90 00	60 00	30 00	2000 00
74	4 00	5 00	12 00	10 00	.....	2200 00	2000 00	1800 00	2 25	2 50	100 00	40 00	20 00	5200 00
75	1 50	5 00	10 00	8 00	8000 00	4000 00	3200 00	2400 00	3 00	3 00	100 00	100 00	100 00	10000 00
80	1 10	4 25	20 00	12 00	13300 00	37 50	33 00	30 00	5 00	7 00	250 00	50 00	30 00	10%
87	2 50	6 00	13 00	9 00	14000 00	4000 00	3040 00	2160 00	.....	5 00	150 00	100 00	60 00	6000 00
94	2 00	6 00	12 00	10 00	20000 00	48 00	40 00	35 00	6 00	.....	50 00	50 00	40 00	40200 00
101	1 30	4 00	14 00	9 00	10000 00	40 00	38 00	32 00	5 00	.....	125 00	50 00	40 00	1%
107	1 50	4 00	11 00	7 00	2710 00	3500 00	2400 00	1500 00	4 00	10 00	140 00	50 00	25 00	7210 00
110	2 00	5 00	13 00	9 00	11000 00	4000 00	2500 00	2000 00	4 00	.....	100 00	80 00	50 00	5000 00
113	3 00	5 00	13 00	7 00	0 60	3500 00	2640 00	1980 00	2 00	4 00	160 00	25 00	23 00	10%

4 avril 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à fleur de terre.	Déraînement.	Clôture.		Excavation.		Egoûts.
							100 pieds.	En zig-zag, 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.	
			\$ cts.	\$	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
3	Steeves Elliot, et De Mill et Cie.....	F. Steeves, J. D. Steeves.....	264000 00	14080 00	14 00	20 00	6 00	1 00	0 30	6 00	20 00
9	John Ferguson, jr. et Cie.....	.....	274697 00	14664 00	20 25	75 00	9 75	1 13	0 25	20 00	20 00
12	John Ferguson, jr. et Cie.....	.....	274697 00	14634 00	20 25	75 00	9 75	1 13	0 25	20 00	20 00
16	M. G. McLeod et Cie.....	John McKay, Jas. W. Jackson.....	426760 00	22760 00	25 00	40 00	8 00	1 20	0 30	20 00	20 00
22	W. J. Johnston.....	W. Johnstone, Thos. Lamb.....	271452 00	14673 00	30 00	170 00	10 00	1 40	0 30	30 00	30 00
33	John Bates.....	E. A. Jones, Jos. Spencer.....	259000 00	14000 00	20 00	60 00	20 00	1 00	0 25	20 00	20 00
39	Tracy et Murphy.....	R. Davis, W. Myers et Gray.....	211238 00	11369 00	50 00	50 00	8 00	0 85	0 20	8 00	8 00
46	McDonnell et Cie.....	John McDonald, McDonald et Bigh.....	260947 00	14029 00	19 00	118 00	7 75	1 16	0 27	12 00	12 00
55	Chas. Touchette.....	M. Rena, Ed. Bondreau.....	385343 00	21407 00	20 00	12 00	18 00	1 50	0 30	30 00	30 00
59	Sherwood, Elliott et Cie.?	John Elliott, R. Steel.....	269927 00	14396 00	25 00	120 00	7 00	1 50	0 25	21 00	21 00
63	Sumner et Somers.....	W. J. Fraser, Henry Paif.....	239000 00	12714 00	20 00	50 00	9 00	1 00	0 22	14 00	14 00
66	Sutherland, Oakes et Cie.....	De Wolf et fils, Boggs et Murray.....	230607 00	12209 00	15 00	80 00	8 50	1 00	0 25	8 00	8 00
73	D. et I. Fraser.....	Joseph Wier, Wm. McKay.....	332822 00	17751 00	25 00	50 00	11 00	1 40	0 40	12 00	12 00
82	S. Parker Tuck.....	Wm. Harrison, Thos. M. Reed.....	303783 00	16350 00	40 00	100 00	14 50	1 30	0 30	13 00	13 00
83	John Ginty et Cie.....	J. O. Merrick, A. Manning.....	269013 00	14470 00	40 00	70 00	9 00	1 00	0 26	23 00	23 00
95	Peter Ross et Cie.....	T. W. Daniels, John Boyd.....	273891 00	14741 00	20 00	100 00	.....	0 80	0 25	6 00	6 00
108	Malcolm Cameron.....	Joshua Adams, M. O'Garra.....	228421 00	12293 00	15 50	100 00	10 00	1 00	0 23	25 00	25 00

111	B. Walton et Cie.....	James Farquhar, W. Farquhar.....	266150 00	14825 00	50 00	60 00	9 00	1 20	0 26	22 00	22 00
112	John McDonald.....	.....	275019 00	14667 00	25 00	125 00	9 00	1 00	0 25	12 00	12 00
123	J. W. Guest.....	A. Nichol, Saml. Sparring.....	280350 00	14755 00	22 00	240 00	9 00	1 30	0 29	36 00	36 00
128	Thos. B. Guest.....	D. McConnell, H. Guest.....	287812 00	15350 00	25 00	200 00	10 00	1 25	0 30	30 00	30 00
133	Donald Robertson.....	Cautions satisfaisantes.....	296000 00	15786 00	35 00	200 00	10 00	1 25	0 30	14 00	14 00
136	Berlinguet et Cie.....	T. H. Drum, Wm. Horne.....	226560 00	12586 00	14 00	30 00	5 40	1 00	0 20	12 00	12 00
155	Wm. Kingsford.....	Cautions satisfaisantes.....	287061 00	15450 00	30 00	175 00	10 00	0 85	0 26	15 00	15 00
166	Robt. McGreevy.....	do.....	278700 00	15000 00	55 00	150 00	10 00	1 30	0 29	20 00	20 00
171	Brooks et Ryan.....	D. T. Browne, E. R. Burpee.....	208695 00	11232 00	18 00	100 00	6 00	1 00	0 21	10 00	10 00
174	John A. Cameron.....	N. J. McLaughlin, C. C. Snowdon.....	388136 00	21573 00	30 00	160 00	12 50	1 50	0 35	20 00	20 00
186	J. et G. Jackson.....	D. Tisdale, F. W. Walsh.....	256205 00	13790 00	20 00	150 00	7 00	1 25	0 25	15 00	15 00
190	E. R. Burpee.....	Cautions satisfaisantes.....	206238 00	11100 00	20 00	100 00	6 00	1 00	0 21	10 00	10 00
197	Sewell et Olivier.....	L. Sewell, E. C. Baylee.....	315192 00	16810 00	20 00	40 00	8 00	1 25	0 33	20 00	20 00
199	James Godwin.....	E. McGilvray, E. Griffin.....	302916 00	16374 00	25 00	150 00	11 00	1 25	0 28	14 00	14 00
212	Ralph Jones.....	W. H. Brouse, F. Shanly.....	264136 00	14277 19	20 00	160 00	8 00	1 20	0 24	10 00	10 00
217	R. E. Cross et Cie.....	F. Steinhoff, E. H. Macintosh.....	234222 00	12060 00	30 00	70 00	10 00	1 00	0 22	23 00	23 00
223	P. McL. Morrison.....	John Morrison, M. Percell.....	292872 00	15619 00	30 00	100 00	8 50	1 10	0 28	16 00	16 00
228	John Donnelly.....	J. W. McLauran, John Wardrop.....	261310 00	14119 00	22 00	130 00	8 00	1 20	0 28	12 00	12 00
231	John Wardrop et Cie.....	John Donnelly, N. McNaughton.....	263390 00	13696 00	22 00	130 00	8 00	1 20	0 24	12 00	12 00
241	John Ferguson et Cie.....	A. Carter, A. Morrison.....	242170 00	16033 00	12 00	75 00	5 50	1 00	0 24	12 00	12 00
242	John Purcell.....	M. Purcell, D. McFavish.....	278750 00	14866 00	30 00	95 00	8 40	1 00	0 27	15 00	15 00
169	King et Gough.....	F. T. C. Burpee, A. W. Masters et Cie.....	206900 00	11135 00	20 00	80 00	6 60	1 00	0 22	10 00	10 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 16.—Suite.

No.	Maçonnerie à pierre	Béton	Maçonnerie.		Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Omissions et frais imprévus.	
			1re classe.	2e classe.				100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publies.	Doubles.	Simples.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
3	1 20	2 00	12 00	7 00	2 00	1000 00	480 00	5 00	5 00	50 00	29892 00	50 00	50 00	16 00	10%	29892 00		
9	3 00	6 00	15 00	10 00	3 00	2500 00	32 50	3 00	3 00	200 00	10%	200 00	25 00	25 00	16 00	10%	10%	
12	3 00	6 00	15 00	10 00	3 00	2500 00	32 50	3 00	3 00	200 00	10%	200 00	25 00	25 00	16 00	10%	10%	
16	3 00	4 00	16 00	14 00	3 50	1000 00	1000 00	1 00	1 00	100 00	23%	100 00	100 00	100 00	80 00	23%	23%	
22	3 00	6 00	18 00	12 00	6 00	4000 00	24 00	4 00	4 00	150 00	10%	150 00	80 00	80 00	50 00	10%	10%	
33	5 00	6 00	12 00	10 00	8 00	10000 00	1500 00	3 00	3 00	40 00	5%	40 00	30 00	30 00	25 00	5%	5%	
39	2 00	5 00	10 00	7 00	7 00	1115 00	1600 00	6 00	6 00	400 00	421 00	400 00	30 00	30 00	15 00	421 00		
46	2 00	4 00	13 30	7 55	3 00	10500 00	30 00	2 50	2 50	300 00	10040 00	300 00	46 00	46 00	28 00	10040 00		
55	6 00	6 00	24 00	12 00	10 00	500 00	1600 00	5 00	5 00	100 00	10%	100 00	60 00	60 00	40 00	10%	10%	
59	3 00	4 00	15 00	11 00	5 00	3000 00	1800 00	1 50	1 50	200 00	5%	200 00	100 00	100 00	50 00	5%	5%	
63	1 00	4 00	12 00	10 00	1 50	4000 00	2400 00	0 07	0 07	120 00	15 00	120 00	25 00	25 00	15 00	15 00		
66	2 00	4 00	11 00	9 50	4 00	4000 00	3200 00	3 00	3 00	120 00	80 00	120 00	120 00	120 00	80 00	80 00		
73	6 00	5 00	14 00	12 00	6 00	1000 00	1000 00	.....	.....	.....	2000 00	.....	.....	.....	.....	2000 00		
82	1 50	4 50	18 00	11 50	3 50	5000 00	37 50	4 50	4 50	250 00	35 00	250 00	50 00	50 00	35 00	35 00		
83	2 00	5 00	12 00	8 00	5 00	3000 00	1200 00	5 00	5 00	100 00	5000 00	100 00	100 00	.....	.....	5000 00		
95	2 50	6 00	12 00	10 00	2 00	.....	35 00	.....	.....	.....	37160 00	.....	.....	.....	20 00	37160 00		
108	1 50	4 00	11 00	7 00	4 00	4000 00	3500 00	4 25	4 25	140 00	9145 00	140 00	50 00	50 00	25 00	9145 00		

111	2 00	5 00	12 00	8 00	5 00	8150 00	1200 00	300 00	300 00	150 00	8000 00	150 00	.....	.....	.....	8000 00		
112	3 00	5 00	14 00	9 00	4 00	31 00	1240 00	1 50	1 50	4 00	10%	4 00	.....	.....	.....	10%	10%	
123	5 50	3 50	13 00	11 00	7 00	.....	30 00	2 50	2 50	3 00	10%	3 00	90 00	90 00	75 00	10%	10%	
128	4 50	4 50	14 00	11 00	5 00	.....	30 00	2 00	2 00	4 00	10%	4 00	75 00	75 00	45 00	10%	10%	
133	4 00	5 00	15 00	11 00	4 00	20 00	30 00	1 50	1 50	2 50	10%	2 50	90 00	90 00	50 00	10%	10%	
136	2 00	5 00	10 00	7 50	5 00	0 30	25 00	2 00	2 00	10 00	20590 00	75 00	15 00	15 00	10 00	20590 00		
155	2 00	5 00	16 00	11 00	11 00	4000 00	40 00	2 00	2 00	3 00	10%	3 00	230 00	230 00	48 00	10%	10%	
166	5 00	6 00	15 00	10 00	2 25	5000 00	3700 00	6 00	6 00	10 00	5%	10 00	150 00	150 00	10 00	5%	5%	
171	1 00	3 50	12 00	9 00	4 00	.....	2400 00	800 00	800 00	7 50	.....	130 00	80 00	80 00	50 00	.....	
174	2 50	5 50	20 00	16 00	4 00	.....	1200 00	2 60	2 60	5 00	10%	5 00	100 00	100 00	50 00	10%	10%	
186	2 00	6 00	14 00	9 00	5 00	5000 00	.....	2 00	2 00	3 00	5%	3 00	60 00	60 00	30 00	5%	5%	
190	1 00	3 50	12 00	9 00	2 00	1000 00	4000 00	5 00	5 00	10 00	.....	150 00	60 00	60 00	50 00	.....	
197	2 50	3 00	15 00	12 00	7 00	500 00	30 00	8 00	8 00	8 00	10%	8 00	12 00	12 00	4 00	10%	10%	
199	2 25	6 00	16 00	12 00	7 00	5000 00	1000 00	2 50	2 50	3 00	8824 00	150 00	40 00	40 00	40 00	8824 00		
212	2 00	5 00	14 00	9 00	4 00	.....	30 00	4 00	4 00	150 00	10%	150 00	.....	.....	.....	10%	10%	
217	2 00	5 00	12 00	9 00	5 00	.....	30 00	0 50	0 50	80 00	3000 00	80 00	.....	.....	.....	3000 00		
223	5 00	7 50	15 00	12 00	6 00	.....	1400 00	12 00	12 00	25 00	3000 00	110 00	.....	.....	.....	3000 00		
228	2 00	5 00	13 00	11 00	6 00	.....	600 00	1 00	1 00	3 00	.....	140 00	30 00	30 00	20 00	.....	
231	3 00	5 00	14 00	12 00	6 00	.....	600 00	1 00	1 00	3 00	.....	140 00	40 00	40 00	30 00	.....	
241	1 50	5 00	14 00	9 00	4 00	.....	25 00	4 00	4 00	25 00	.....	50 00	50 00	50 00	.....	.....
242	4 50	7 50	14 00	11 00	6 00	.....	1400 00	12 00	12 00	25 00	2000 00	100 00	.....	.....	.....	2000 00		
159	1 20	4 00	12 00	7 50	4 00	1000 00	30 00	2 25	2 25	3 50	18692 00	200 00	40 00	40 00	30 00	18692 00		

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 17.—Suite.

No.	Pavage.	Cylindres de fer.	Fondation.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Travaux spéciaux.			Omissions et frais imprévus.		
				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	6 à 12 faisceaux.	15 à 20 faisceaux.	Publiques.	Doubles.	Simplex.	No. 1.	No. 2.	No. 3.		No. 4.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
83	5 00			35 00	30 00	28 00	20 00	3 00	4 00	130 00	45 00	30 00	2500 00	4000 00	7 00	10000 00		
85	6 00			40 00	35 00	30 00	25 00	3 50 20 00	5 00	150 00	50 00	30 00	3800 00	10000 00	13 00	14000 00		
80	5 00			35 00	32 00	29 00	25 00	900 00 20 00 3 00	140 00	45 00	28 00	3000 00	8000 00	9 00	12000 00			
53	5 00			3000 00	2400 00	1800 00	1200 00	20 00	25 00	100 00	40 00	20 00	2000 00	1800 00	10 00	8000 00		
56	4 00	27 00	5000 00	4500 00	3200 00	2100 00	1000 00	600 00 10 00 600 00	5 00	75 00	20 00	12 00	5700 00	3000 00	12 00	9000 00		
59	4 00	25 00	7000 00	3800 00	2500 00	1800 00	1000 00	4 00	15 00	150 00	10 00	5 00	7500 00	2700 00	4 00	9000 00		2 1/2 %
62	4 00	25 00	5000 00	35 00			20 00	4 00	10 00	150 00		18 00	5355 00	2400 00	5 55	9600 00		
65	8 10	24 00	12250 00	40 00			24 00	3 30	2 50	150 00		35 00	6575 00	2000 00	17 70	6300 00		5 %
68	5 00		8000 00	4000 00			1000 00	2 50	100 00			20 00	5000 00	2000 00	12000 00	8000 00	24063 00	
71	6 00			40 00			35 00	0 60	100 00				5930 00	2730 00	8 50	8100 00	12000 00	
74	6 00		12000 00	3700 00			1400 00	0 50	120 00				6000 00	1800 00	7 00	6000 00	14000 00	
77	5 50	16 00	8000 00	4000 00			2000 00	4 00	4 00	115 00	20 00		7300 00	2000 00	45000 00	7500 00	10 %	
44	2 00	16 00	13000 00	4000 00	2800 00	1950 00	1200 00	5 00	10 00	175 00	40 00	25 00	3655 00	2100 00	25500 00	7250 00	5 %	
1	2 50	14 00	250 00	3000 00				8 50	8 50	200 00		28 00	5126 00	2800 00	7 00	5400 00	21500 00	
5	5 00			2500 00			880 00	3 00	4 00	150 00	20 00		3088 00	1975 00	5 00	6500 00	3500 00	
6	6 00	25 00		2600 00	1600 00	1200 00	600 00	400 00 1 00 400 00	1 50	150 00	40 00	30 00	6000 00	3500 00	6 50	9600 00	8000 00	
9	6 00	25 00	0 40	2600 00	1750 00	1200 00	600 00	1 00	2 00	150 00	40 00	30 00	6000 00	3500 00	6 50	9600 00	8000 00	

11	3 00	8 00						412 00 4 00	5 00	200 00	50 00	25 00	8400 00	2500 00	10 00	7000 00		
13	3 00			1200 00				1000 00 4 00	5 00	90 00	100 00	65 00	5000 00	1250 00	1400 00	5268 00		
14	3 50	16 00	12000 00	41000 00	3200 00	2300 00	128 00	900 00 3 00	4 00	100 00	100 00	60 00	5900 00	6500 00	5 00	8000 00		
15	3 00	20 00	10000 00	3800 00	3040 00	2280 00	1620 00	2 50	4 00	100 00	100 00	40 00	4700 00	5280 00	4 25	6610 00		
20	5 00	16 00	10000 00	4000 00	3200 00			3 00	150 00			40 00	4842 00	6500 00	13 00	6900 00		
23	5 00		10000 00	45 00			25 00	3 00	150 00			50 00	6300 00	2230 00	17000 00	9600 00	5 %	
26	8 00	35 00	12000 00	4000 00	3500 00	3200 00	3000 00	500 00 3 00	5 00	150 00	25 00	15 00	6850 00	1950 00	13 00	6060 00	10 %	
29	2 00	20 00	4000 00	4000 00			1000 00	6 00	7 00	150 00		15 00	7462 00	1269 00	4 00	7550 00	12000 00	
32	3 00	45 00	5000 00	3500 00			600 00	5 00	12 00	100 00		10 50	5515 00	2500 00	8 50	6420 00	22959 86	
35	3 00	20 00	12000 00	4000 00			1040 00	4 50	3 60	300 00	48 00	26 00	7800 00	3300 00	8 50	7300 00	24400 00	
38	8 00	20 00	33000 00	34 20	32 00	30 00	28 00	20 00 8 00	10 00	50 00	30 00	22 00	14688 00	2135 00	51 00	16000 00	25 %	
41	6 00	32 50	9400 00	3800 00	2800 00	1920 00	1200 00	750 00 4 00	5 00	150 00	40 00	20 00	7103 00	3089 00	17 00	7250 00	9000 00	
47	2 00		4000 00	20000 00			3000 00	6 00	7 00	150 00		15 00	7462 00	1269 00	4 00	7550 00	10000 00	
50	6 00	22 00	8000 00	3500 00	2400 00	1500 00	800 00	8 00 450 00	10 00	130 00	80 00	50 00	6433 00	2535 00	8 50	13000 00	5137 73	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 18.

25 mai 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.	Taux par mille.	Déblai et abattage à l'heure de terre.	Clôture.		Excavation.		Egouts.	Maçonnerie à pierre.	Béton.	Maçonnerie.		
						Per 100 pieds.	(\$ cts. \$ cts.)	Dans le roc.	Dans la terre.				1re classe.	2e classe.	
57	John Fowler.....	J. H. Dumble, R. Cockburn.....	730000 00	36500 00	15 00	40 00	6 00	5 00	1 25	30	1 50	2 00	1 50	12 00	8 00
63	Ralph Jones.....	W. H. Brouse, F. Shanly.....	538419 00	26920 00	10 00	40 00	6 50	6 00	0 94	20	10 00	1 50	3 00	14 00	9 00
66	W. Kingsford.....	Caution satisfaisantes, Donald McDonald, Hugh McDonald.....	789120 00	39456 00	21 00	150 00	9 25	.....	1 15	24 10	14 00	2 30	5 75	16 17	9 25
69	Angus McDonald.....	W. Muirhead.....	695000 00	34750 00	18 00	100 00	7 50	.....	1 10	26	12 00	2 00	5 00	17 50	8 50
72	William Muirhead et Cie.....	W. Muirhead, J. Mitchell.....	713932 00	35696 00	40 00	90 00	11 00	.....	0 90	25	16 00	2 50	5 00	17 00	13 00
75	W. E. Macdonald.....	C. J. Ladd, Finley Steinhoff, William Withall.....	685385 00	34269 00	35 00	80 00	10 00	.....	0 80	25	23 00	3 00	6 00	16 00	12 00
78	Augustin Mathieu.....	Charles Sanson, Andrew Nicol, James Moore.....	714230 00	35711 00	15 00	100 00	7 00	.....	1 00	22	20 00	2 00	5 50	13 00	8 50
81	James W. Guest.....	D. McConnell, Hiram Guest.....	775000 00	38750 00	23 00	140 00	8 00	6 00	1 12 1/2	26	16 00	4 00	4 00	14 00	11 00
86	T. B. Guest.....	T. Mara, A. Stoddard.....	819775 00	40988 00	25 00	150 00	9 00	7 00	1 25	28	20 00	4 00	4 00	15 00	12 00
84	Thomas Alexander.....	John Heney, T. Kavanagh, John W. Cudlip, George E. Smith.....	719000 00	35950 00	21 00	130 00	7 50	6 00	1 00	25	15 00	3 00	3 00	13 00	10 00
60	Robert H. McGreevy.....	John Elliott, J. W. McGarvain et Cie.....	648600 00	32430 00	45 00	120 00	9 00	7 00	1 15	30	20 00	3 00	5 00	14 00	8 00
1	Clark et Puchard.....	John Donnelly, John Wardross et Cie.....	770000 00	38500 00	38 00	140 00	9 00	5 00	1 00	28	10 00	1 00	4 00	17 00	12 00
7	John Donnelly.....	D. Shannon, F. Chamberland, Napoléon Côté.....	770000 00	38500 00	25 00	120 00	9 00	6 00	1 30	30	14 00	2 00	5 00	18 00	12 00
10	John Wardross et Cie.....	Hogg et Murray, Starr et fils, Begg et Murray, Bowell et Cie.....	753410 00	37970 00	25 00	120 00	9 00	6 00	1 25	30	14 00	1 50	6 00	18 00	12 00
12	Angus R. McLennan.....		678625 00	33931 00	35 00	50 00	10 00	8 00	1 25	25	8 00	3 00	3 00	12 00	9 00
16	Mitchell et Cie.....		541000 00	27050 00	20 00	100 00	9 00	8 00	0 90	24	8 00	2 00	4 00	9 50	7 50
18	S. Kettle et Cie.....		514500 00	29725 00	18 00	100 00	10 10	4 00	0 80	23	8 00	2 00	4 00	10 00	7 50

21	James Goodwin.....	E. McGillivray, Edward Griffin, David Tisdale, T. W. Walsh.....	729472 00	36473 00	25 00	150 00	9 00	.....	1 00	25	14 00	2 00	5 50	18 00	10 00
24	J. et G. Jackson.....	J. P. Wisser, James Bailiff.....	766000 00	38300 00	20 00	150 00	8 00	.....	1 25	30	15 00	2 00	5 00	20 00	9 00
27	W. Ellis et Cie.....	Thomas Tempole, John H. Hope.....	709622 00	38250 00	20 00	100 00	6 00	6 00	1 00	22	10 00	2 00	5 00	15 00	9 00
30	E. R. Burpee.....	Neil McGillivray, C. C. Snowdon.....	669830 00	33491 00	16 00	140 00	7 00	3 50	0 90	26	6 00	1 50	5 00	14 00	11 00
33	John A. Cameron.....	S. L. Marler, Samuel R. Evans, F. Jabin, Louis Rosa.....	765393 00	39269 00	30 00	100 00	10 00	8 00	1 25	28	20 00	3 00	5 00	16 00	12 00
36	Joseph B. Moore et Cie.....	G. E. Vankunan, Robert Spronte.....	716166 00	35808 00	25 00	120 00	7 50	6 00	1 20	28	13 00	2 00	4 50	14 00	8 50
39	Joseph Rosa.....	W. F. Harrison, Thomas M. Reed, Thomas W. Daniels, John Boyd.....	1387967 00	69398 00	60 00	90 00	10 00	9 00	1 25	25	50 00	4 50	5 50	17 00	13 00
42	John Mann.....	James Glass et Cie.....	748263 00	37402 00	20 00	150 00	10 00	5 00	1 25	28	20 00	2 50	6 00	19 00	10 00
45	S. Parker Truck.....	John McDonald, Angus Macdonald.....	600000 00	30000 00	40 00	120 00	12 00	8 00	1 10	27	10 00	1 00	3 75	18 00	12 00
48	Peter Ross et Cie.....		661480 00	33074 00	16 00	140 00	.....	3 50	0 90	26	6 00	1 50	5 00	13 50	10 50
51	A. S. Brown.....		837115 00	41886 00	20 00	120 00	9 00	6 00	1 25	32	15 00	1 50	6 00	19 00	12 00
54	Duncan McDonald.....		775000 00	38750 00	40 00	100 00	9 00	7 50	1 25	30	50 00	1 00	5 00	16 00	14 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 18.—Suite.

No.	Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Faisceau.	Ponceaux de bois.		Passages à niveau.			Travaux spéciaux.				Omissions et frais imprévus.		
				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.		6 à 12.	15 à 20.	Publics.	Doubles.	Simple.	No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 4.			
	\$ cts.	\$	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	\$ cts.
57	4 00	27	5000 00	4500 00	3200	2100	1000	600	3 00	5 00	75	20	12	6 50	9450 00	9450 00	9450 00	9450 00		
63	4 00	25	4000 00	35 00	28				4 00				18	2 81	10200 00	10200 00	10200 00	10200 00		
66	8 10	22	22500 00	40 00	35				3 30				35	9 07	6720 00	6720 00	6720 00	6720 00		5 %
69	5 00		10000 00	4000 00	2400				2 00	1 00			15	96000 00	1000 00	1000 00	5000 00	2500 00	2500 00	26892 00
72	5 00			40 00	40				0 50		130			5 00	3000 00	3000 00	2500 00	3000 00		
75	6 00			4000	4000	3200			0 60		120			4 50	8700 00	8700 00	8700 00	8700 00		
78	5 50	17		45	45	35		25	4 00	4 00	115			129600 00	18750 00	18750 00	18750 00	18750 00		10 %
81	5 00			35	35	32	29	25			140	45	28	6 00	15000 00	15000 00	15000 00	15000 00		
86	6 00				40	35	30	25			150	50	30	7 00	16000 00	16000 00	7000 00	5000 00		
84	5 00			35 00	30	28	20		3 00	4 00	120	45	30	5 00	13000 00	13000 00	9000 00	7000 00		5 %
60	4 00	25	5000 00	3800 00	2500	1800	1000	600	10 00	15 00	150	10	5	3 00	3000 00	3000 00	6000 00	3600 00		2 1/2 %
1	2 00	14	9240 00	3000 00	2000				7 50				35	6 50	2335 00	2335 00	4670 00	2442 00		{ 17300 00 18900 00
7	6 00	25	0 40	2600 00	1600	1200	600	400	1 00	2 00	150	40	30	6 50			10500 00			8000 00
10	6 00	25	0 40	2600 00	1750	1200	600	400	1 00	2 00	150	40	30	6 50			10500 00			8000 00
12	3 00	20	15000 00	1200 00	1000	720	500	400	6 00	8 00	150	50	25	6 00	13000 00	13000 00	4500 00	2500 00		
16	4 00	20	12000 00	4000 00	3200	2400	1600	1200	3 00	5 00	100	100	70		7000 00	7000 00	48000 00			
18	4 00	18	12000 00	4000 00	3700	2400	1600	1200	3 00	6 00	70	70	40		6000 00	6000 00				

21	5 00			4000 00	3200				2 50		150		40	7 00	8700 00	8700 00				
24	5 00		15000 00	50 00	30				2 50	3 00			50	70000 00	14750 00	14750 00				5 %
27	9 00	35	7000 00	4000 00	3500	3000	2500	500	4 00	5 00	150	25	15	8 00	78000 00	78000 00				10 %
30	1 40	20	3200 00	4200 00	3040				6 00			1	16	5 00	2362 50	2362 50	4831 25	2756 25		12000 00
33	3 50	45	6000 00	4000 00	2400				4 00				10	5 45 1/2	3095 20	3095 20	6190 40	3714 24		19155 95
36	3 00	20	11600 00	4000 00	2880				4 50		300	48	26	4 40	8600 00	8600 00				34722 00
39	8 00	20	24000 00	34 20	32	30	28	20	8 00	10 00	50	30	22	26 18	17000 00	17000 00				{ 10 % 15 %
42	6 00	32	10000 00	3800 00	2800	1920	1200	750	4 00	5 00	150	40	20	8 75	7750 00	7750 00				9000 00
45	2 00	15	13000 00	4250 00	2800	1950	1200		5 00	10 00	175	40	25	57600 00	6880 00	6880 00				5 %
48	1 40		3200 00	4200 00	3040				6 00				16	5 00	2362 50	2362 50	4831 25	2756 25		10000 00
51	6 00	22	10000 00	3500 00	2400	1500	800	450	8 00	10 00	130	80	50	6 50	4666 00	4666 00	4666 00	4666 00		8287 28
54	5 00			3000 00	2400	1800	1200	900	20 00	20 00	100	40	25	13600 00	10000 00	10000 00	8000 00	2500 00		10 %

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 19.—*Suite.*

No.	Pavage.		Cylindres de fer.		Fondation.		Charpente de pont.				Faisceau.		Fonceaux de bois.		Passages à niveau.			Travaux spéciaux.		Omissions et frais imprévus.			
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	100	80	60	40	\$	cts.	6 à 12.	15 à 20.	Publics.	Doubles.	Simple.	No. 1.	No. 2.	\$	cts.	\$	cts.
61	5 00	25 00	8,000 00	3,800 00	2500 00	1800 00	1000 00	1000 00	1000 00	600 00	6 00	10 00	15 00	150 00	10 00	10 00	5 00	5,600 00	3 00	2 1/2	5,600 00	3 00	2 1/2
64	4 00	25 00	7,200 00	25 00	.....	.....	25 00	24 00	.....	.....	.....	4 00	10 00	150 00	.....	.....	18 00	3,500 00	4 22	.....	4 22	.....
67	8 10	20 00	28,875 00	.....	.....	.....	1000 00	.....	.....	.....	.....	3 30	2 65	150 00	.....	.....	35 00	5,500 00	13 72	5%	5,500 00	13 72	5%
70	5 00	.....	15,000 00	.....	.....	.....	1280 00	.....	.....	.....	6 00	2 00	2 50	125 00	.....	.....	20 00	1,750 00	40,000 00	42,967 00	40,000 00	42,967 00	
73	5 00	40 00	.....	.....	.....	.....	1280 00	.....	.....	.....	.....	0 50	.....	.....	.....	.....	.....	2,000 00	8 00	16,000 00	2,000 00	8 00	16,000 00
76	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	1280 00	.....	.....	.....	.....	0 60	.....	150 00	.....	.....	100 00	2,000 00	6 00	15,000 00	2,000 00	6 00	15,000 00
79	5 00	16 00	8000 00	.....	.....	.....	30 00	.....	.....	.....	.....	4 00	4 00	115 00	20 00	20 00	10 00	3,000 00	50,000 00	.....	50,000 00	.....	.....
87	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	30 00	.....	.....	.....	4 00	5 50	150 00	50 00	50 00	30 00	14,075 00	12 00	.....	12 00	.....	.....
82	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	29 00	.....	.....	.....	4 00	5 00	140 00	45 00	45 00	30 00	12,150 00	10 00	.....	10 00	.....	7%
88	30 00	.....	10,000 00	.....	.....	.....	1200 00	.....	.....	.....	.....	3 00	15 00	100 00	.....	.....	12 00	3,509 00	3 31	5,000 00	3 31	5,000 00	
89	6 00	30 00	10,000 00	.....	.....	.....	1200 00	.....	.....	.....	.....	1 50	2 50	300 00	30 00	30 00	15 00	40,000 00	.....	.....	.....	.....	5%
46	2 00	15 00	18,000 00	4,000 00	2800 00	1950 00	1200 00	1200 00	1200 00	400 00	.....	5 00	10 00	175 00	35 00	35 00	20 00	1,946 00	28,000 00	5%	1,946 00	28,000 00	5%
3	2 50	14 00	8,750 00	.....	.....	.....	400 00	.....	.....	.....	.....	8 50	8 50	200 00	.....	.....	35 00	6,000 00	5 30	20,000 00	5 30	20,000 00	
4	5 00	50 00	5,000 00	.....	.....	.....	1600 00	.....	.....	.....	.....	4 00	5 00	100 00	.....	.....	20 00	3,866 00	2 00	20 00	2 00	20 00	
8	5 00	.....	0 40	2,600 00	1750 00	1200 00	600 00	600 00	600 00	400 00	.....	1 00	2 00	150 00	40 00	40 00	30 00	6,000 00	6 50	20,000 00	6 50	20,000 00	
11	6 00	25 00	0 40	2,600 00	1750 00	1200 00	600 00	600 00	600 00	400 00	.....	1 00	2 00	150 00	40 00	40 00	30 00	6,000 00	6 50	20,000 00	6 50	20,000 00	

17	4 00	20 00	12,000 00	4,000 00	3200 00	2400 00	1600 00	1600 00	1200 00	1200 00	.....	3 00	5 00	100 00	100 00	100 00	70 00	1,500 00	.....	20,000 00	.....	.....	20,000 00
19	3 00	25 00	22,500 00	.....	.....	.....	1400 00	.....	.....	.....	.....	2 75	.....	125 00	.....	.....	25 00	4,000 00	60,000 00	3,000 00	60,000 00	3,000 00	3,000 00
22	5 00	16 00	20,000 00	4,000 00	3200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	.....	150 00	.....	.....	40 00	1,975 00	10 00	.....	10 00	.....	.....
25	5 00	.....	10,000 00	.....	.....	.....	25 00	.....	.....	.....	.....	2 50	3 00	150 00	.....	.....	50 00	1,725 00	20,000 00	7%	1,725 00	20,000 00	7%
28	19 00	35 00	20,000 00	.....	.....	.....	1200 00	.....	.....	.....	.....	3 00	5 00	150 00	25 00	25 00	15 00	2,287 00	13 00	10%	2,287 00	13 00	10%
31	1 50	20 00	3,200 00	.....	.....	.....	1360 00	.....	.....	.....	.....	8 00	12 00	150 00	.....	.....	15 00	4,454 00	5 00	5,700 00	5 00	5,700 00	
34	3 00	45 00	6,000 00	.....	.....	.....	1000 00	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	100 00	.....	.....	7 50	4,243 00	8 25	12,444 00	8 25	12,444 00	
37	3 00	20 00	18,900 00	.....	.....	.....	1040 00	.....	.....	.....	.....	4 50	.....	300 00	48 00	48 00	26 00	1,800 00	6 60	20,440 00	6 60	20,440 00	
40	8 00	20 00	31,925 00	34 20	32 00	30 00	28 00	20 00	20 00	20 00	.....	8 00	10 00	50 00	30 00	30 00	22 00	6,481 00	39 60	.....	39 60	.....	.....
43	6 00	31 50	20,000 00	3,800 00	2800 00	1920 00	1200 00	1200 00	1200 00	750 00	.....	4 00	5 00	150 00	40 00	40 00	20 00	2,923 00	13 20	10,000 00	13 20	10,000 00	
49	1 50	.....	3,200 00	.....	.....	.....	1360 00	.....	.....	.....	.....	8 00	12 00	150 00	.....	.....	15 00	4,454 00	30,300 00	5,700 00	30,300 00	5,700 00	
52	6 00	22 00	20,000 00	3,500 00	2400 00	1500 00	800 00	800 00	800 00	450 00	.....	8 00	10 00	130 00	80 00	80 00	50 00	2,565 00	8 25	4,578 75	8 25	4,578 75	
55	5 00	20 00	20,000 00	3,000 00	2400 00	1800 00	1200 00	1200 00	1200 00	1000 00	.....	20 00	20 00	100 00	50 00	50 00	25 00	2,500 00	10 00	10%	2,500 00	10 00	10%
58	4 00	27 00	5,000 00	4,500 00	3200 00	2100 00	1000 00	1000 00	1000 00	600 00	.....	3 00	5 00	75 00	20 00	20 00	12 00	2,500 00	10 00	.....	10 00	.....	.....

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 20.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abattage à fleur de terre.		Dérachement.		Clôture.		Excavation.		Egoûts.		Maçonnerie à pierre perdue.		Béton.		Maçonnerie.							
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Par 100 pieds	Clôture en zig-zag, par 100 pieds.	Dans le roc.	Dans la terre.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	1re classe.	2e classe.				
1	James Campbell et Cie....	W. H. Brouse, F. Shanly	780356	00	119812	00	1100	00	160	00	10	00	1	00	0	30	14	00	12	00	9	00	12	00	9	00		
3	W. Farquhar et Cie.....	Joseph Farquhar, Alex. Manning	731150	00	121358	00	60	00	160	00	10	00	8	00	1	25	0	40	20	00	5	00	12	00	14	00	8	00
4	Joseph B. Moore	S. L. Marler, Saml. R. Evans	676502	00	112750	00	21	00	120	00	8	00	6	00	1	25	0	36	13	00	.....	.....	13	00	9	00		
5	Wm. Kingsford.....	Satisfactory security	613550	00	100591	00	29	00	150	00	10	50	.....	.....	0	92	0	24	14	00	2	50	5	50	13	00	9	25
6	James Goodwin et Cie.....	do	663564	00	110594	00	25	00	150	00	9	50	.....	.....	1	25	0	30	13	00	3	00	5	00	14	00	10	00
7	H. Gallagher	A. J. Gallagher, John McKenzie	546058	00	91109	00	40	00	50	00	11	00	9	00	1	00	0	30	10	00	3	00	6	00	10	00	8	00
8	Alex. Manning	Ed. Harding, Benjamin Walton	819647	00	136607	00	30	00	80	00	10	00	.....	.....	1	25	0	30	20	00	2	50	6	00	12	00	10	00
9	Clark et Puchard	John Mudlip, Ser E. Snider	720000	00	120000	00	38	00	120	00	9	00	6	00	1	00	0	32	10	00	2	00	5	50	14	00	10	00
11	John Wardrop	W. McCullough, T. Webster	670629	00	111771	00	20	00	120	00	9	00	7	00	1	25	0	33	12	00	1	50	7	00	14	00	10	00
12	Angus S. McDonald et Cie	D. McMillan, Hugh McDonald	635000	00	105633	00	30	00	80	00	9	00	.....	.....	0	85	0	24	14	00	.....	.....	9	00	7	00		
13	J. et G. Jackson.....	D. Fisdale, T. W. Walsh	612376	00	102062	00	20	00	160	00	6	00	.....	.....	0	80	0	22	20	00	.....	.....	8	00	6	00		
14	John A. Cameron et Cie..	W. J. McGilivray, C. C. Snowden	1059493	00	176560	00	30	00	100	00	10	00	8	00	1	25	0	32	0	15	3	00	5	00	12	00	8	00
15	Wm. W. Livingston et Cie	R. T. Livingston, Chas. W. Covertton	584000	00	97323	00	20	00	150	00	8	00	.....	.....	1	00	0	23	15	00	.....	.....	12	00	8	00		
16	W. Ellis et Cie.....	J. P. Wiser, Jas. Bailif	520000	00	86566	00	50	00	120	00	6	50	6	00	1	00	0	30	10	00	2	00	7	00	10	00	8	00
2	Brown, Brooks, et Ryan..	A. Sutherland, Robert Lees	642354	00	107142	00	20	00	120	00	9	00	6	00	1	00	0	30	15	00	1	25	9	00	12	00	9	00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 20.—*Suite.*

No.	Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Raiseneaux de bois.	Ponceaux de bois.	Passages à niveau.				Travaux spéciaux.						Omissions et frais imprévus.		
						Publics.		Sur ponts.		Simples.		Pont du nord-ouest.			Pont du sud-ouest.			
						\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 1.		No. 2.	No. 3.
1	4 00	25 00	2000 00	20 00	4 00	150 00	1000 00	20 00	261331 00	601150 00							13048 00	
3	5 00		5000 00	800 00	10 00	150 00	500 00	100 00									130000 00	
4	6 00	20 00	800 00	600 00	4 50	300 00	800 00	28 00	127984 00	65844 00	18486 00	127984 00	65844 00	23016 00	201391 00	58940 00	32214 00	
5	9 25	20 00	450 00	300 00	4 00	150 00	490 00	35 00	10243 00	138208 00	10243 00	138208 00	76915 00	12752 00	205694 00	66277 00	50000 00	
6	8 00	20 00	490 00	340 00	3 50	150 00	500 00	35 00	11460 00	152333 00	11460 00	152333 00	84707 00	13910 00	225749 00	60125 00	72001 00	
7	6 00	26 00	38000 00	200 00	5 00	200 00	800 00	200 00	27560 00	27500 00	27560 00	27500 00	27500 00	27500 00	27500 00	27500 00	50000 00	
8	6 00	20 00		20 00	0 50	150 00	500 00	100 00	11580 00	232500 00	11580 00	232500 00	70000 00	15791 00	230625 00	65000 00		
9	3 00	14 00		240 00	9 00	200 00	800 00	35 00	12698 00	121769 00	12698 00	121769 00	59461 00	14936 00	189308 00	59290 00	63000 00	
11	6 00	25 00	0 50	540 00	1 00	150 00	400 00	40 00	11481 00	135638 00	11481 00	135638 00	68313 00	14334 00	195098 00	68313 00	50000 00	
12	5 00		300 00	30 00	2 50	100 00	900 00	25 00	16000 00	160000 00	16000 00	160000 00	60000 00	20000 00	175000 00	60000 00	31898 00	
13	4 00		500 00	600 00	2 50	120 00	900 00	25 00	12685 00	138947 00	12685 00	138947 00	77328 00	14966 00	206800 00	66092 00		
14	3 00	45 00	10000 00	750 00	5 00	100 00	250 00	10 00	19540 00	229768 00	19540 00	229768 00	91596 00	23938 00	449225 00	96123 00	40000 00	
15	5 00		500 00	600 00	2 50	140 00	1200 00	40 00	17000 00	108500 00	17000 00	108500 00	58000 00	21000 00	170000 00	57000 00	51950 00	
16	8 00	30 00	90000 00	1000 00	5 00	200 00	1000 00	15 00		186974 00					222803 00		30000 00	
2	5 00	22 00	300 00	450 00	4 00	130 00	500 00	50 00	11000 00	130000 00	11000 00	130000 00	60500 00	14100 00	198400 00	51050 00	50000 00	

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 21.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abatrage à fleur de terre.		Clôture par 100 pieds.		Excavation.		Egoûts.	Maconnerie à pierre perdue.						
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Dans la terre	Dans le roc.			\$	cts.	\$	cts.		
82	John Wardrop et Cie	John Donnelly, Thos. Webster	638,283	00	25,531	00	25	00	130	00	8	00	1	25	0	26	14	00	2	00
86	John Gibby	John Wallace, James Manning	592,000	00	23,680	00	70	00	150	00	4	00	1	25	0	27	15	00	3	00
90	John A. Cameron	D. Cameron, Alex. Cameron	705,150	00	28,206	00	25	00	100	00	10	00	1	25	0	40	20	00	3	00
97	William Davis	Ed. McGilivray, Robert Stead	574,604	00	22,984	00	24	00	125	00	10	00	1	15	0	30	25	00	3	00
98	Lazier et Lazier	Alex. Robertson, D. Smith	680,250	00	27,330	00	35	00	230	00	7	00	1	50	0	35	25	00	2	00
101	Beaubien, O'Hanly et Cie	Malcolm Cameron, M. O'Gara	521,428	00	20,857	00	15	54	100	00	10	00	0	75	0	27	25	00	1	50
105	James Cotton	Malcolm Cameron	585,000	00	23,400	00	50	00	30	00	7	00	1	00	0	30	10	00	3	00
112	Nelson et McGaw	James Ballif, Hon. George Bryson, Walter Findley	605,000	00	24,200	00	25	00	100	00	10	00	1	00	0	30	10	00	3	00
109	John Ferguson et Cie	James Shiel, Thomas Peck	589,396	00	23,575	00	{ \$16 } { \$20 }		100	00	5	40	1	14	0	30	8	50	1	00
118	Alexander Manning	John Wallis, James Manning	567,229	00	22,229	00	30	00	80	00	10	00	1	00	0	28	20	00	2	00
121	A. F. Macdonald	D. G. McDonald, Wm. S. Wood	623,750	00	24,950	00	28	00	125	00	8	00	1	25	0	28	15	00	2	00
124	James Campbell et Cie	W. H. Hrouse, F. Shanly	584,245	00	23,369	00	20	00	80	00	7	00	1	20	0	27	20	00	2	00
129	James Goodyin	E. J. McGilivray, Ed. Griffin	574,078	00	22,963	00	28	00	168	00	10	25	1	12 1/2	0	28	15	80	2	25
133	G. W. Charland et Cie	Wm. Witall, John Ross	441,271	00	17,651	00	20	00	150	00	9	00	0	30	.....	.....	20	00	2	00
137	M. Martineau et Cie	J. E. Gingras, C. P. Champion	499,356	00	19,974	00	20	00	125	00	7	00	1	00	0	24	20	00	2	00
5	Brown et Macks	Z. Chipman, George F. Hill	623,532	00	24,941	00	12	22	80	00	6	50	1	10	0	30	12	00	2	00

10	Peter Ross et Cie	T. W. Daniels, John Boyd	552,045	00	23,081	81	20	00	140	00	9	00	1	00	0	27	9	00	1	50
20	Jones, Jones, et Gallagher	John McKenzie	596,290	00	23,851	00	40	00	40	00	12	00	1	25	0	30	30	00	3	00
23	Samuel Rettie et Cie	A. J. Gallagher, George Gunn, George Reading	574,740	00	22,989	00	20	00	50	00	7	00	1	15	0	27	15	00	1	50
25	Robert Davis et Cie	W. Myers Gray, John D. Nash	487,745	00	19,509	00	40	00	50	00	9	00	1	00	0	24	6	00	2	00
28	Call et Cie	James Mitchell, R. B. Hudder	609,617	00	24,385	00	16	00	75	00	7	00	1	00	0	28	0	25	4	00
33	E. O. Richard et Cie	H. Gowen, J. H. Henry	597,542	00	25,161	00	25	00	50	00	12	00	1	25	0	35	35	50	2	50
36	Chas. A. Holstead	Moses Jones, Martin Dowlin	490,735	00	19,029	00	15	00	130	00	6	00	0	80	0	24	10	00	2	00
37	Wm. T. Berryman et Cie	Z. Chipman, James Murchie	702,889	00	23,115	00	20	00	120	00	6	00	1	00	0	30	20	00	2	25
41	Fraser et Stewart	J. Weir, W. McKay	507,329	00	22,813	00	25	00	40	00	6	00	1	00	0	30	15	00	5	00
45	John D. R. M. McLean	J. Nevisus, F. K. Proser	503,756	00	21,230	00	15	00	90	00	5	50	0	90	0	24	8	00	3	75
52	Smart et Smith	G. F. Hill, R. Watson	625,000	00	23,000	00	14	00	130	00	8	50	1	10	0	28	28	00	3	50
56	Pierre Dumontier	Wm. Withall, Charles Sanson	713,945	00	33,997	00	18	50	125	00	7	50	1	25	0	40	25	00	2	50
59	Southerland, Grant et Cie	De Wolf et fils, Starr & Son	515,672	00	20,026	00	14	00	70	00	9	00	1	00	0	25	8	00	2	00
64	Joseph B. Moore	G. L. Marler, Samuel R. Evans	649,361	00	23,974	00	22	00	100	00	6	00	1	25	0	33	13	00	2	00
68	John et Chas. Short	Z. Chipman, James Macbie	543,998	00	21,756	00	11	00	120	00	10	00	1	25	0	25	20	00	2	00
71	Robt. H. McGreevy	Joseph Hamel, Julien Chabot	697,000	00	27,880	00	60	00	150	00	12	00	1	25	0	40	30	00	4	00
75	Hawkins, Muirhead et Sadler	W. Muirhead, F. T. C. Burpee	612,095	00	24,483	00	40	00	100	00	7	00	1	10	0	30	10	00	4	00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 21.—Suite.

No.	Béton.		Maçonnerie.		Pavage.	Cylindres de fer.	Fondation.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.		Travaux spéciaux.	Omissions et frais imprévus.
	\$	cts.	1re classe.	2e classe.				100 pieds.	80 pieds.	60 pieds.	40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publics.	Simplex.			$	cts.	$	cts.
82	7 00	15 00	11 00	6 00	25 00	0 50	28 00	22 00	20 00	20 00	1 00	2 00	150 00	50 00	2500 00		
86	5 00	12 00	8 00	5 00	25 00	4000 00	35 00	.....	.....	.....	.....	5 00	100 00	100 00	32000 00		
90	5 50	14 50	10 50	3 50	55 00	14000 00	5500 00	2400 00	1750 00	.....	5 00	.....	100 00	10 00	50492 00		
93	5 00	15 00	10 00	2 00	50 00	4000 00	4000 00	2100 00	1500 00	800 00	7 00	12 00	150 00	15 00	.....	
97	4 00	15 00	8 00	8 00	25 00	500 00	4000 00	3000 00	2500 00	.....	1 50	.....	150 00	35 00	47445 00		
101	4 00	17 00	10 00	5 00	35 00	5000 00	3500 00	1950 00	1500 00	1200 00	4 00	15 00	300 00	25 00	40000 00		
105	10 00	14 00	10 00	6 00	30 00	5000 00	4000 00	3000 00	2500 00	2000 00	3 00	4 00	150 00	15 00	.....	
112	6 00	14 00	12 00	6 00	.....	500 00	40 00	35 00	35 00	35 00	10 00	10 00	100 00	25 00	40336 00	34214 00	5%.
109	3 00	14 00	10 00	4 00	.....	.....	45 00	35 00	30 00	.....	660 somme ronde.	.....	.....	.....	46350 00	4%	
118	6 00	14 00	11 00	5 00	.....	6000 00	38 00	36 00	35 00	.....	0 60	.....	.....	.....	50000 00	.....
121	6 00	14 00	11 00	6 00	45 00	15000 00	32 00	19 00	26 00	20 00	2 00	2 00	90 00	16 00	45000 00	15000 00	5%.
124	5 00	12 00	8 00	4 00	20 00	5000 00	40 00	30 00	25 00	.....	4 00	.....	.....	.....	42000 00	.....
129	6 20	14 60	10 12	5 60	12 00	.....	40 00	38 00	37 00	36 00	3 00	.....	168 00	50 00	40350 00	.....
133	5 00	13 00	10 00	5 00	.....	.....	40 00	30 00	25 00	.....	3 00	.....	125 00	25 00	34000 00	.....
137	5 00	12 50	10 50	5 00	.....	4000 00	40 00	30 00	25 00	.....	3 00	.....	125 00	25 00	34000 00	.....
5	6 00	12 00	10 00	5 00	.....	4000 00	45 00	35 00	30 00	.....	3 00	.....	200 00	.....	53108 00	56684 00	.....

10	4 00	14 00	12 00	2 00	.....	3000 00	4000 00	12100 00	1650 00	.....	7 00	.....	.....	.....	44368 00	8157 00	.....
23	5 00	12 00	10 00	2 00	.....	15000 00	3000 00	2200 00	2000 00	1700 00	55 00	75 00	100 00	45 00	35500 00	.....
25	4 00	9 00	8 00	6 00	8 00	3600 00	4000 00	1800 00	1500 00	1200 00	5 00	8 00	120 00	80 00	33365 00	5000 00	.....
28	6 00	12 00	10 00	5 00	13 50	.....	50 00	40 00	35 00	30 00	5 00	.....	.....	.....	35000 00	15%	
33	4 50	14 00	12 00	6 00	54 00	.....	6000 00	3000 00	2000 00	.....	2 75	.....	.....	.....	40000 00	10%	
36	5 00	12 00	7 00	2 00	10 00	4700 00	3100 00	1300 00	1300 00	1200 00	2 00	6 00	145 00	35 00	31000 00	44000 00	.....
37	6 00	15 00	10 00	4 00	22 00	.....	2800 00	1360 00	952 00	.....	3 00	2 00	150 00	30 00	.....	13752 00	.....
41	6 00	13 00	12 00	5 00	15 00	.....	3500 00	1800 00	1500 00	1000 00	3 00	4 00	.....	.....	14315 00	5%	
45	3 00	13 00	10 00	3 50	.....	4000 00	45 00	33 00	33 00	.....	4 00	.....	150 00	.....	.....	8%	
52	5 00	15 00	9 50	8 00	.....	500 00	2500 00	1500 00	1250 00	1000 00	4 00	5 00	100 00	20 00	45713 00	56251 00	.....
56	5 00	15 50	11 50	5 00	20 00	.....	45 00	32 50	30 00	30 00	15 00	.....	115 00	25 00	43180 00	.....
59	5 00	12 00	9 00	6 00	18 00	5000 00	4000 00	2100 00	1500 00	.....	3 00	3 50	130 00	90 00	46877 00	.....
64	6 00	14 50	9 50	3 50	24 00	9250 00	4000 00	1800 00	1300 00	1040 00	6 00	7 00	300 00	28 00	46124 00	31187 00	.....
68	6 00	13 00	9 00	3 00	.....	.....	30 00	22 00	20 00	.....	8 00	10 00	.....	.....	16690 00	.....
71	5 00	15 00	6 50	5 00	35 00	5000 00	4000 00	2200 00	1350 00	1000 00	10 00	15 00	150 00	10 00	39000 00	23%	
75	5 00	14 00	10 00	5 00	36 00	4500 00	4500 00	2400 00	1875 00	1400 00	4 00	4 25	120 00	35 00	40645 00	29147 40	.....

5 octobre 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abattage à fleur de terre.		Clôture.		Excavation.		Egouts.		Maconnerie à pierre perdue.					
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Dans le roc.	Dans la terre.	\$	cts.		\$	cts.			
87	John Ginty.....	John Wallace, James Manning.....	469000	00	18755	00	90	00	100	00	4	00	1	50	0	30	20	00	2	00
91	John A. Cameron.....	Daniel Cameron, Alexander Cameron.....	517729	00	20703	00	25	00	100	00	10	00	1	25	0	40	20	00	3	00
94	William Davis.....	E. McGillivray, Robert Stead.....	404270	00	16178	00	22	00	120	00	10	00	1	20	0	27	25	00	2	75
98	Lazier & Lazier.....	Alexander Robertson, B. Smith.....	511400	00	20456	00	35	00	250	00	7	00	1	56	0	40	25	00	2	00
102	Beaubien, O'Hanly et Cie.....	M. O'Garra, Malcolm Cameron.....	360896	00	14435	00	15	61	100	00	10	00	0	75	0	27	25	00	1	50
106	James Cotton.....	Malcolm Cameron, James Bailiff.....	443750	00	17750	00	40	00	50	00	7	00	1	10	0	30	10	00	3	00
110	John Ferguson et Cie.....	James Shield, Thomas Peck.....	444596	00	17783	00	20	00	100	00	4	00	1	20	0	29½	12	00	2	50
113	Neilson et McGaw.....	George Byson, Walter Findley.....	483000	00	19320	00	25	00	100	00	10	00	1	10	0	32	15	00	3	00
115	A. Sylvain et Cie.....	P. Pelletier, George Sylvain.....	396241	00	18849	50	14595	00	1700	00	23760	00	52800	00	163960	00	2400	00	4500	00
119	Alexander Manning.....	John Wallis, James Manning.....	390119	00	15604	00	30	00	80	00	10	00	1	00	0	27	20	00	2	00
122	A. F. Macdonald.....	D. S. Macdonald, William S. Wood.....	436250	00	17450	00	27	00	140	00	8	00	1	35	0	30	16	00	3	00
130	James Goodwin.....	E. McGillivray, Edward Griffin.....	426774	00	17070	96	30	00	180	00	11	00	1	25	0	30	17	00	2	40
134	G. W. Charland et Cie.....	William Withall, John Ross.....	426149	00	17046	00	20	00	125	00	9	00	1	00	0	30	20	00	2	00
125	Jones, Campbell et Cie.....	W. H. Brouse, F. Shanly.....	379047	90	15161	00	20	00	80	00	7	00	1	35	0	26	20	00	2	00
138	Mathew Marchineau et Cie.....	J. E. Gingras, C. Champion.....	348209	00	13808	00	20	00	125	00	7	00	1	00	0	24	20	00	2	00
1	D. C. King.....	M. Dorolou, J. C. et Harris.....	354051	00	14162	00	15	00	150	00	6	00	1	00	0	24	11	00	2	00

4	A. M. Smith.....	John Sheridan, D. H. Hall.....	371000	00	14843	00	16	00	160	00	7	00	1	00	0	25	12	00	2	00
8	Sutherland, Grant et Cie.....	De Wolf et fils, D. Sear et fils.....	328877	00	12955	00	15	00	70	00	9	00	0	98	0	24	8	00	2	00
11	Peter Ross et Cie.....	J. W. Daniel, John Boyd.....	393705	00	16668	00	22	00	140	00	9	00	0	95	0	27	9	00	1	50
21	Jones, Jones et Gallagher.....	John McKenzie, A. J. Gallagher.....	454262	00	18170	00	40	00	40	00	12	00	1	25	0	30	30	00	4	00
27	Robert Davis et Cie.....	W. Myers Gray, John D. Nash.....	344112	00	13764	00	40	00	50	00	9	00	1	00	0	25	7	00	2	00
29	Call et Cie.....	James Mitchell, R. E. Hadden.....	517128	00	20685	00	18	00	90	00	7	00	1	25	0	30	0	40	5	50
34	E. O. Richards et Cie.....	H. Gowan, James William Henry.....	453120	00	18133	00	25	00	50	00	12	00	1	35	0	35	35	50	2	50
38	William F. Berryman.....	Z. Chipman, James Marchie.....	372149	00	14885	00	20	00	120	00	6	00	0	90	0	28	20	00	2	00
40	Fraser et Fraser.....	Joseph Weir, William McKay.....	393666	00	15746	00	30	00	40	00	6	00	1	00	0	30	10	00	5	00
47	P. Purcell.....	John Purcell, G. T. Hill, R. Watson.....	339040	00	13561	00	20	00	100	00	4	00	1	00	0	26	15	00	2	00
53	Smart et Smith.....	E. J. Smith, William Withall.....	425000	00	17000	00	13	50	130	00	8	50	1	10	0	27½	25	00	3	50
57	Pari Damontier.....	Charles Samson, G. L. Marier.....	427870	00	19017	00	18	50	125	00	7	50	1	25	0	40	25	00	2	50
65	Joseph B. Moore.....	Samuel R. Evans, Joseph Hamel.....	439498	00	17579	00	22	00	165	00	6	00	1	25	0	33	13	25	2	50
72	Robert H. McGreevy.....	Jules Chabot, W. Muirhead.....	498999	00	19963	60	60	00	150	00	12	00	1	25	0	40	30	00	4	00
76	Hawkins Muirhead & Sadler.....	F. T. C. Burpee, Jarvis Lord.....	412711	95	16508	48	30	00	100	00	6	00	1	10	0	29	12	00	4	00
79	C. C. Barker.....	H. W. Chittendon.....	475000	00	19000	00	50	00	100	00	7	50	1	00	0	28	7	00	1	50
83	John Wardrop et Cie.....	John Donnelly, Thomas Webster.....	403551	00	16142	00	28	00	140	00	8	00	1	20	0	26	18	00	1	50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 23.—Suite.

No.	Béton.		Maçonnerie.		Pavage.	Cylindres de fer.	Fondations.	Charpente de pont.				Ponceaux de bois.		Passages à niveau.		Omissions et frais imprévus.				
	\$	cts.	\$	cts.				Arche de 100 pieds.	Arche de 80 pieds.	Arche de 60 pieds.	Arche de 40 pieds.	6 à 12.	15 à 20.	Publiés.	Simples.		\$	cts.	\$	cts.
62	6 00	15 00	12 00	5 00	10000 00	4000 00	1800 00	1500 00	1200 00	10 00	10 00	40 00	20 00	10%	17631 00					
66	6 00	14 00	9 00	3 50	6795 00	4000 00	1800 00	1300 00	1040 00	6 00	7 00	300 00	28 00	10%						
69	6 00	13 00	9 00	3 00						8 00	10 00									
73	5 00	15 00	7 00	5 00	3000 00	4000 00	2200 00	1350 00	1000 00	10 00	15 00	150 00	10 00	2 1/2%						
77	5 00	14 00	10 00	5 00	4500 00	4500 00	2400 00	1875 00	1400 00	3 50	4 75	120 00	35 00	16388 00						
80	4 00	15 00	10 00	2 50	3000 00	32 00	27 00	20 00	18 00	0 30	0 30	50 00	6 00	15%						
84	7 00	14 00	11 00	6 00	0 50	23 00	22 00	20 00	20 00	1 00	2 00	150 00	50 00	82540 00						
88	5 00	14 00	10 00	5 00	3000 00					1 00				7000 00						
92	5 50	14 50	10 50	3 50	8000 00					5 00	10 00	100 00	10 00	12000 00						
95	5 00	15 00	9 00	2 50	1500 00	3500 00	1950 00	1500 00	1200 00	7 00	12 00	150 00	15 00	11250 00						
99	4 00	15 00	8 00	8 00	1000 00					2 45	2 00	150 00	35 00	1500 00						
103	4 00	17 60	10 00	5 00	2500 00	3500 00	1950 00	1500 00	1100 00	4 00	15 00	300 00	25 00	6%						
107	10 00	15 00	10 00	6 00		4000 00	3000 00	2500 00	2000 00	3 00	5 00	150 00	15 00	5%						
111	2 50	14 00	10 00	4 00						3 33	9 37									
114	6 00	15 00	12 00	6 00	100 00					10 00	10 00	100 00	25 00	17008 00						
116	5 00	12 00	11 00	5 00	5000 00						0 50			2000 00						

120	6 00	14 00	11 00	5 00	5000 00									2000 00		
126	5 00	12 00	8 00	4 00	4400 00					4 00				5%		
131	6 20	14 60	10 12 1/2	5 60	12 00	40 00	38 00	37 00	35 00	3 00		168 00	50 00			
135	5 00	13 00	10 00	5 00	4000 00					3 00	5 00					
139	5 00	12 00	10 50	5 00	4000 00											
2	4 20	12 00	7 50	2 10	2850 00	3400 00	1400 00	1300 00	1200 00	2 50	6 50	160 00	40 00	27855 00		
3	4 00	11 00	7 00	2 00	2700 00	3000 00	1350 00	1250 00	1150 00	2 00	6 00	145 00	35 00	26498 00		
7	4 00	12 00	10 09	3 00	10000 00					5 00	10 00			36030 00		
12	4 00	15 00	12 00	2 00	2000 00					8 00	20 00			4590 28		
13	6 00	18 00	9 00	3 00	400 00					3 50	5 00	100 00	20 00	27000 00		
14	1 00	12 00	8 00	3 00						2 42	3 00	80 00	30 00	25500 00		
16	5 00	11 00	9 00	6 00		200 00				4 00	5 00	300 00	120 00			
19	5 00	11 00	9 00	2 00	10000 00	3000 00	2200 00	2000 00	1700 00	50 00	70 00	70 00	40 00			
22	5 50	13 00	11 00	6 50		200 00				4 00	5 00	400 00	200 00	22500 00		
24	4 50	9 00	8 00	6 00	500 00	4200 00	2000 00	1800 00	1200 00	3 00	8 00	120 00	50 00	8000 00		
35	4 50	14 00	12 00	6 00						2 75	3 50	25 00	12 00	10%		
39	6 00	12 00	9 00	4 00						3 00	5 00	150 00	30 00	8799 27		
43	6 00	15 60	14 00	5 00	3397 50	3500 00	1800 00	1500 00	1200 00	3 00	4 00	300 00	100 00	5%		
44	6 00	13 00	11 00	5 00	10500 00					4 00	4 00	100 00	25 00	5000 00		
46	3 00	14 00	11 00	4 00						4 00	6 00	150 00		10 1/2%		
48	3 00	11 00	9 00	4 00	1000 00					5 00	12 00	100 00	12 00	4000 00		
54	5 00	16 00	9 00	8 00	1000 00					4 00	5 00	100 00	20 00	15978 00		
58	5 00	15 50	11 50	5 00	1000 00		32 00	30 00	25 00	15 00		125 00	25 00	5%		

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.....Section No. 23.
5 octobre 1870.

No.	Nom des soumissionnaires.	Nom des cautions.	Somme ronde.		Taux par mille.		Déblai et abattage à fleur de terre.		Détricotement.		Clôture.		Excavation.		Egouts.	Maconnerie à pierre perdue.				
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Dans le roc.	Dans la terre.			\$	cts.		
62	Duncan Macdonald	John B. Rogers, T. Rogers	350,000	00	15,900	00	20	00	100	00	9	00	1	00	0	30	20	00	1	50
66	Joseph B. Moore	Samuel Evans, G. L. Marler	388,001	00	16,355	00	22	00	160	00	6	00	1	25	0	33	13	00	2	00
69	J. et C. Short.	Z. Chipman, J. Murchie	298,702	00	13,497	00	11	00	120	00	10	00	1	25	0	25	20	00	2	00
73	R. H. McGreevy	Joseph Hamel, J. Chabot	397,495	00	17,666	44	55	00	150	00	12	00	1	15	0	35	25	00	4	00
77	Hawkins, Muirhead et Sadler	W. Muirhead, J. Burpee	344,158	00	15,295	00	35	40	100	00	7	00	1	10	0	28	11	00	4	00
80	C. E. Barker	J. Lord, H. Chittendon.	405,000	00	18,000	00	50	00	100	00	7	50	1	00	0	28	7	00	1	50
84	John Wardrop et Cie.	T. Webster, J. Wallace	323,419	00	14,374	00	25	00	130	00	8	00	1	25	0	26	14	00	1	50
88	John Ginty	J. Manning, D. Cameron,	343,770	00	15,278	00	70	00	150	00	4	00	1	30	0	28	15	00	2	00
92	John A. Cameron	D. Cameron, A. Cameron.	456,269	00	20,278	00	25	00	100	00	10	00	1	25	0	40	20	00	3	00
95	Wm. Davis	E. McGillivray, R. Skead	384,922	00	14,885	00	24	00	140	00	10	00	1	25	0	27	25	00	3	50
99	Lazier et Lazier	A. Robertson, B. Smith.	379,485	00	16,866	00	25	00	150	00	7	00	1	50	0	35	25	00	2	00
103	Beaubien O'Hanly et Cie.	M. Cameron, M. O'Gara.	314,743	00	13,988	00	15	59	100	00	10	00	0	75	0	27	25	00	1	50
107	James Cotton	Malcolm Cameron, James Badif.	380,000	00	16,888	00	40	00	50	00	7	00	1	10	0	30	10	00	3	00
111	John Ferguson et Cie	James Shield, Thomas Beck.	351,864	00	16,638	00	14	23	100	00	7	20	1	05	0	30	8	50	1	00
114	Nelson et McGaw	George Bryson, W. Findley	363,015	00	16,134	00	25	00	100	00	10	00	1	00	0	30	10	00	3	00
116	A. Sylvain et Cie	P. Pelletier, George Sylvain.	318,025	00	14,134	00	30	00	80	00	9	00	1	00	0	26	20	00	2	00

120	A. Manning et Cie	John Wallis, James Marning	336,981	00	14,976	00	30	00	80	00	11	00	1	00	0	28	20	00	2	00
126	James Campbell et Cie	W. H. Brouse, F. Shanley	323,707	00	14,520	00	20	00	80	00	7	00	1	40	0	27	20	00	2	00
131	James Goodwin	E. McGillivray, G. Griffin	337,500	00	15,000	00	28	00	168	00	10	25	1	12 $\frac{1}{2}$	0	28	15	50	2	25
135	G. W. Charland et Cie	W. Withall, John Ross	332,921	00	14,796	00	20	00	125	00	9	00	1	00	0	30	20	00	2	00
139	Mathew Martineau et Cie	Jean E. Gingres, C. P. Champion	292,019	00	12,978	00	20	00	125	00	7	00	1	00	0	24	20	00	2	00
2	D. C. King	Martin Dowlin, J. et C. Harris	306,406	00	13,618	00	15	75	157	00	6	30	1	05	0	25	11	50	2	10
3	A. M. Smith	John Sheridan, D. H. Hall	291,485	00	12,954	00	15	00	150	00	6	00	1	00	0	24	11	00	2	00
7	George Fulton	T. M. Pearson, E. Tupper	396,330	00	17,615	00	20	00	150	00	8	00	1	00	0	30	10	00	2	50
12	Peter Ross et Cie	Thomas Daniel, John Boyd	310,609	00	13,804	00	18	00	120	00	9	00	1	00	0	25	9	00	1	50
13	James Quinton	Allan Evans, John E. Turnbull	336,600	00	14,960	00	24	00	120	00	9	00	1	00	0	30	20	00	3	50
14	Archibald McKay	John S. Barnaby, W. Robertson	279,761	00	12,716	45	10	57	10	00	5	00	1	00	0	23	19	00	1	50
16	John McKenzie	O. Jones, Abner Jones	314,966	00	13,998	00	30	00	35	00	8	00	1	00	0	25	25	00	3	00
19	Charles Cummings et Cie	F. M. Pearson, John Cumming	292,000	00	13,000	00	20	00	50	00	6	00	1	00	0	25	14	00	1	50
22	Jones, Jones et Gallagher	John McKenzie, A. J. Gallagher	389,685	00	17,408	00	40	00	40	00	12	00	1	25	0	30	30	00	3	50
24	Robert Davis et Cie	W. Myers Gray, John D. Nash	293,656	00	13,051	00	40	00	50	00	9	00	1	00	0	25	7	00	2	00
35	E. O. Richards et fils.	H. Gowrie, Joseph William Henry	379,420	00	17,155	00	25	00	50	00	12	00	1	35	0	35	35	50	2	50
39	W. F. Berryman et Cie	Z. Chipman, James Murchie.	293,309	00	13,035	00	18	00	120	00	6	00	0	70	0	28	20	00	2	00
43	Fraser et Fraser	Joseph Weir, W. McKay	359,545	00	15,979	00	25	00	40	00	6	00	1	10	0	32	12	00	4	00
44	W. Stewart et Cie	W. Fraser, G. Underwood	363,900	00	16,173	00	50	00	100	00	7	50	1	25	0	31	18	00	5	00
46	John J. R. McLean	F. Neres, F. W. Fraser.	316,865	00	14,082	00	16	00	100	00	6	00	1	00	0	25	8	50	0	75
48	P. Purcell	John Purcell, M. Purcell	287,014	00	12,756	00	20	00	75	00	4	00	1	00	0	26	15	00	2	00
54	Smart et Smith	G. F. Hill, R. Watson et E. J. Smith	335,555	00	14,913	00	13	00	130	00	8	00	1	05	0	27 $\frac{1}{2}$	25	00	3	50
58	Puri Demontier	W. Withall, Charles Samson	434,956	00	17,436	00	18	50	125	00	8	00	1	25	0	40	25	00	2	50

MONTREAL, 16 mars 1870.

MESSIEURS,—Nous offrons et convenons de construire pour votre compagnie quarante locomotives et tenders selon vos devis imprimés, et de les livrer dans la ville de Philadelphie, moyennant la somme de quatorze mille deux cents cinquante dollars chacune (\$14,250), cours des Etats-Unis.

A vous respectueusement,

M. BAIRD et CIE.,
Fabrique de locomotives de Baldwin, Philadelphie.

Aux Commissaires de la Compagnie du
Chemin de Fer Intercolonial,
A. Walsh, Ecr., et autres.

CONDITIONS DU CONTRAT POUR LE MATÉRIEL ROULANT.

Nulla soumission ne sera reçue si elle n'est faite sur la formule imprimée.

Le nombre des voitures pour lesquelles on soumissionnera devra être mentionné dans la soumission.

Chaque voiture devra être livrée à l'état complet pour la somme prescrite par la soumission acceptée, et nulle indemnité ne sera accordée en sus du prix convenu.

Les roues motrices de 12 des locomotives devront être de 5 pieds 6 pouces, et celles des 28 autres de 5 pieds. Sous tous les autres rapports, ces locomotives devront être exactement semblables.

Dix locomotives à roues motrices de 5 pieds devront être terminées et prêtes à fonctionner vers le 15 mars 1871; 15 devront être prêtes vers le 1er janvier 1872, et 15 vers le 15 mars 1872.

Les 150 wagons-plateformes devront être terminés et prêts à fonctionner vers le 1er janvier 1872. Si les commissaires le désirent, une partie de ces wagons devra être faite plus tôt.

La livraison devra se faire à la Rivière-du-Loup et sur les chemins de fer actuels du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, à tels endroits et en telle quantité que le prescriront les commissaires.

Des inspecteurs seront nommés pour voir à ce que les différentes voitures soient construites conformément aux plans et devis.

A la discrétion des commissaires, des paiements à compte pourront être faits durant la construction du matériel roulant, et par ces paiements, les commissaires auront hypothèque sur le matériel roulant et les matériaux, et les entrepreneurs devront remettre de temps à autre entre les mains des commissaires des polices d'assurance pour tout le montant des sommes avancées.

A. WALSH,
E. B. CHANDLER,
C. J. BRYDGES,
A. W. McLELAN,
Comité.

OTTAWA, 17 janvier 1870.

SOUSSIONS POUR LE MATÉRIEL ROULANT.

Ayant vu les plans du matériel roulant demandé pour le chemin de fer Intercolonial, les soussignés offrent de construire les voitures suivantes selon ces plans et tels autres plus détail-

lés qui pourront être fournis, conformément aux devis généraux et aux conditions du contrat signé par les commissaires, et daté à Ottawa le 17 janvier 1870, et de remplir le contrat selon les instructions des commissaires.

40 locomotives et tenders à \$12,800 chaque	.....	\$512,000
250 wagons à fret à 750 "	.....	187,500
150 wagons-plateformes à 600 "	.....	90,000

\$789,500

FABRIQUE CANADIENNE DE LOCOMOTIVES ET D'ENGINs,
KINGSTON, O., 17 mars 1870,
Pour la Compagnie,
R. J. REEKIE,
Directeur-Gérant, Montréal.

GEORGE STEPHEN, Témoin.

NOTE.—Les prix de la soumission ci-dessus sont pour la quantité entière de chaque espèce de voitures mentionnées, et dont la livraison sera faite sur la voie du Grand Tronc, Kingston, Ontario.

40 locomotives et tenders, à \$11,000 chaque.

Wagons à fret, en entrepôt.

Wagons-plateformes "

Ces voitures, prêtes à fonctionner, seront livrées à Québec, à la Rivière-du-Loup, à Shédiac ou Halifax.

JOHN WALKER,
LONDON, ONTARIO,
Agent de DUBB ET CIE.,

FABRIQUE DE LOCOMOTIVES DE GLASGOW, ECOSSE,
17 mars 1870.

W. BROMAN, témoin.

Wagons à fret, à \$800 chaque.

Wagons-plateformes, à \$630 chaque.

Livrés à la Nouvelle-Ecosse.

Nos soumissions sont pour le nombre qu'il faudra de ces voitures pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

EDWARD SHAFFER,
EDWARD CURRY,

WINDSOR, N.-E., 9 mars 1870.

MARK CURRY, témoin.

Wagons à fret, \$850, livrés au Nouveau-Brunswick.

Wagons-plateformes, \$650, livrés au Nouveau-Brunswick.

40 locomotives et tenders, à \$11,575 chaque.

FABRIQUE DE LOCOMOTIVES DU YORKSHIRE,

ALFRED LACUE, Directeur-Gérant.

26 février 1870.

HENRY CARTER, témoin.

10 locomotives et tenders, à \$11,850 chaque.

20 ou plus à \$500 chaque, moins, soit \$11,350 chaque.

E. E. GILBERT,

MONTRÉAL, mars 1870.

T. MORLAND, témoin.

12 locomotives et tenders à \$14,500 chaque.

100 wagons à fret, à 900 "

50 wagons-plateformes, à 600 "

HYSLOP et RONALD,

CHATHAM, ONTARIO, 14 mars 1870.

GEORGE F. HORSFORD, témoin.

250 wagons à fret à \$774 chaque.

150 wagons-plateformes à \$630 chaque.

SIMON PETERS,

QUÉBEC, 17 mars 1870.

W. CLENDINNING, témoin.

La livraison devant se faire à London ou Toronto, sur le chemin de fer Grand Tronc, en entrepôt.

250 wagons à fret, à \$848 chaque.

750 wagons-plateformes, à \$671 chaque.

CAROSSERIE DU MICHIGAN,

DÉTROIT, MICHIGAN,

4 mars 1870.

JOHN WALKER, témoin.

Cette soumission est pour un nombre plus ou moins grand.

La livraison devant se faire à London ou Toronto, sur le chemin de fer Grand Tronc, en entrepôt.

250 wagons à fret à \$815 chaque.

150 wagons-plateformes à \$671 chaque.

L'on se servira des meilleurs fer et essieux américains, dont la qualité sera garantie aussi bonne que voulue par le devis.

CAROSSERIE DU MICHIGAN,

DÉTROIT, MICHIGAN,

4 mars 1870.

JOHN WALKER, témoin,

Cette soumission est pour un nombre plus ou moins grand.

50 à 100 wagons à fret à \$765 chaque.

" wagons-plateformes à \$580 chaque.

JOHN F. TAD,

DORCHESTER, N. B.,

5 mai 1870.

HUGH WILLIAMS, témoin.

20 locomotives et tenders à \$12,500 chaque, qui seront livrés au Nouveau-Brunswick ou à la Nouvelle-Ecosse.

250 wagons à fret à \$770 chaque, à livrer à la Rivière-du-Loup, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse.

150 wagons-plateformes à \$580 chaque, livrés comme ci-dessus.

FONDERIE INTERNATIONALE,

JOHN LIVESEY, Président,

LONDONDERRY, N.-E.,

17 mars 1870.

WILL RICE, témoin.

250 wagons à fret à \$752 chaque.

150 wagons-plateformes à \$570 chaque.

Livrés à la Rivière-du-Loup, 17 mars 1820.

W. CLENDINNING,

Montréal.

DAVID BILL HONTE, témoin.

250 wagons à fret à \$719 chaque.

150 wagons-plateformes, à \$615 chaque.

WM. HAMILTON ET FILS,

TORONTO.

J. B. COOK, témoin.

Se renseigner auprès de

RICE, LEWIS et FILS,

20 locomotives et tenders à \$13,000 chaque.

125 wagons à fret, à \$900 chaque.

70 wagons-plateformes, à \$750 chaque.

Devant être livrés sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, ou sur la voie correspondante avec le Nouveau-Brunswick.

WM. MONTGOMERY ET CIE.,

HALIFAX, N.-E., 17 mars 1870.

E. M. MACDONALD, témoin.

OTTAWA, 29 mars 1870.

MESSIEURS,—Afin d'éviter toute fausse interprétation à l'égard de notre soumission pour du matériel roulant, nous devons vous dire que ses prix sont cotés d'après le cours d'Halifax. Comme nous avons déjà faits de grands travaux pour le département de la marine et des pêcheries, pour lesquels nous avons toujours été payés d'après le cours d'Halifax, nous avons supposé que l'on nous paierait de même pour le matériel roulant, si nous en faisons la livraison à la Nouvelle-Ecosse.

Si l'on compte nous payer en argent canadien, il faudra diminuer notre soumission de 2½ pour cent.

A vous respectueusement,

WM. MONTGOMERY et CIE.

Aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

70 wagons à fret \$735 chaque.
80 wagons-plateformes, à \$610 chaque.

J. C. GOUGH,
Constructeur de navires, Chatham, N.-B.
JOHN HUNTER,
Constructeur de wagons de chemins de fer, St. Jean, N.-B.

40 locomotives et tenders à \$11,800 chaque, en entrepôt.
Pour la compagnie de fonderie Vulcan,—responsabilité limitée.

C. WILLIAMS, Lancashire, Angleterre,
DAVID BELLHOUSE et CIE.,
Montréal.

W. CLENDINNING, témoin.

OTTAWA, 17 mars 1870.

20 wagons à fret à \$795 chaque.
40 wagons-plateformes à \$695 chaque.

Devant être livrés à Moncton, comté de Westmorland, N.-B.

THOMAS TEMPLE,
RUSSELL HOUSE, 17 mars 1870.

E. R. BURPEE, témoin.

150 wagons à fret à \$799 chaque, s'ils sont livrés au Nouveau-Brunswick, et à \$819
chaque s'ils doivent être livrés à la Nouvelle-Ecosse.

150 wagons-plateformes à \$599 chaque, si livrés au Nouveau-Brunswick, et à \$614
chaque s'ils doivent être livrés à la Nouvelle-Ecosse.

Les roues seront de la meilleure fonte et les essieux du meilleur fer forgé.

JAMES HARRIS,
ST. JEAN, N.-B., 8 mars 1870.

A. L. PALMER, témoin.

40 locomotives et tenders à \$12,000 chaque.....\$480,000 en or.

B. W. HEALEY, Surintendant.

FABRIQUE DE LOCOMOTIVES DE RHODE ISLAND,
PROVIDENCE, R. I., 17 mars 1870.

JOHN G. W. MARTIN, témoin.

40 locomotivee et tenders à \$2,300 chaque.
Livrés en entrepôt.

NEILSON et CIE.,
FABRIQUE DE LOCOMOTIVES DE HYDE PARK,
GLASGOW, 3 mars 1870.

ALEXANDER ALLAN, témoin de

T. et A. ALLAN, 70 rue Great Clyde, Glasgow.

150 wagons à fret au plus à \$815 chaque, à livrer sur le chemin de fer Grand Tronc, à
Port Hope.

RANDALL, BARNETT et CIE.,
PORT HOPE, 15 mars 1870.

W. F. PATERSON, témoin.

40 locomotives et tenders à \$12,000 chaque.

FABRIQUE DE LOCOMOTIVES DE GRANT,

Par R. S. GRANT, contre-maitre.

PATTERSON, NEW JERSEY,

16 mars 1870.

R. LAFLAMEUR, témoin.

150 wagons à fret à \$1,057 chaque.

" wagons-plateformes à \$745 chaque.

W. S. SYMOND et CIE.,

HALIFAX, N.-E., 11 mars 1870.

DONALD SYMOND, témoin.

10 locomotives et tenders, ou plus, à \$13,900 chaque, en or. Devant être livrés sur les chemins de fer actuels de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick,—droits non payés.

Dix locomotives et tenders, ou plus, à \$13,600 chaque, en or,—devant être livrés à la Rivière-du-Loup,—droits non payés.

CIE. DE PORTLAND, PORTLAND, MAINE, E.-U.,

11 mars 1870.

Par GEO. F. MUSE, Surintendant.

ANDREW SPRING, témoin.

Toutes ou aucune des locomotives et tenders ci-dessus seront livrés au temps que les commissaires prescriront, s'ils acceptent cette soumission.

250 wagons à fret, à \$760 chaque.

150 wagons plateformes à \$580 chaque.

GEORGE NEILSON, 3

BELLEVILLE. 16 mars 1870.

M. GULLOR, témoin.

150 wagons à fret à \$760 chaque.

100 wagons-plateformes à \$650 chaque.

A livrer sur le chemin de fer Grand Tronc, Toronto.

JOHN CLEMENT et CIE.,

MANUFACTURE DITE ATLAS DE TORONTO,

14 mars 1870.

D. HAYES, témoin.

40 locomotives et tenders à 62,000 francs chaque—soixante-et-deux mille francs chaque.

SOCIÉTÉ JOHN COCKERILL,

SERAING, BELGIQUE,

28 février 1870.

E. SAD,

Directeur-Général.

BOURGN, Secrétaire.

Nom de la locomotive.	Cylindres.		Routes.				Pression que supportent actuellement les chaudières.	Temps probable que les chaudières n'auront pas besoin de réparation.	Valeur actuelle.	Leur plus bas prix de vente.	
	Position.	Diam.	Coup de piston.	De devant, Diam.	Motrices, Diam.	De derrière, Diam.					No. Couplé.
Pettes Schenectady.	Intérieure	15"	22"	Truc 30"	5' 6"	5' 6"	4	140 lbs.	9 ans	9,600 00	6,400 00
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
Pettes Schenectady.	Extérieure	16"	24"	Truc 30"	5' 0"	5' 0"	4	150 lbs.	14 ans	14,000 00	11,500 00
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,000 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,000 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,000 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,000 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,000 00	"
NOTES.	Extérieure	15"	22"	Truc 30"	5' 6"	5' 6"	4	100 lbs.	2½ ans	4,800 00	3,200 00
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800 00	"
Grandes Schenectady.	Extérieure	16"	22"	Truc 30"	6' 0"	6' 0"	4	140 lbs.	8 ans	9,600 00	6,400 00
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,400 00	5,600 00
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,400 00	"
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,400 00	"

Cie C. & G. O.	26 Samsen	Extérieure	16"	22"	Truc 30"	5' 6"	5' 0"	4	140 lbs.	8 ans	9,600 00	6,400 00
	27 Niagara	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
	28 London	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,600 00	"
Donc.	29 Mazappa	Extérieure	15"	20"	Truc 33"	6' 0"	6' 0"	4	125 lbs.	4 ans	6,000 00	4,000 00
	30 Modua	"	"	"	Truc 36"	"	"	"	"	"	6,000 00	"
	31 Media	"	"	"	Dedevant 36"	"	"	"	"	"	6,000 00	4,400 00
Farbernes.	32 Spifiro	Intérieure.	16"	21"	Truc 26"	6' 0"	6' 0"	4	120 lbs.	4 ans	6,000 00	4,400 00
	33 Fire King	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	"
	34 Fire King	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	35 Firefly	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	36 Fleete	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	37 Fleete	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	38 Gun	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	39 Ruby	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	40 Emerald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	41 Sapphire	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	"
Amoskega.	44 Penidev	Extérieure	16"	22"	Truc 30"	5' 6"	5' 6"	4	150 lbs.	15 ans	14,000 00	12,500 00
	45 Elk	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	46 Gazette	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	47 Sexy	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	49 Greyhound	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stephenson.	50 Ariel	Intérieure.	16"	22"	4' 0"	6' 0"	6' 0"	4	120 lbs.	4 ans	6,600 00	4,400 00
	51 Oberon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	52 Prospero	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Burkenfeld.	35 Ajax	Extérieure	16"	20"	Truc 33"	5' 0"	5' 0"	4	120 lbs.	5 ans	6,600 00	4,400 00
	48 Titan	"	"	"	Dedevant 30"	"	"	"	"	"	"	"
	55 Mimos	"	"	"	Dedevant 36"	"	"	"	"	"	"	"
Gunn.	56 Achilles	Intérieure.	16"	22"	Truc 30"	5' 0"	5' 0"	4	150 lbs.	15 ans	12,500 00	10,000 00
	57 Bacchus	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Nom de la locomotive.	Cylindres.		Roues.			Pression que supportent actuellement les chaudières.	Temps probable qu'elles n'auront pas besoin de réparation.	Valeur actuelle.	Leur plus bas prix de vente.		
	Position.	Diam.	Coup de piston.	De devant, Diam.	Motrices, Diam.					De derrière, Diam.	No. Cou. pied.
58 Atlas.....	Intérieure	16"	24"	5' 0"	5' 0"	5' 0"	6.	120 lbs.	4 ans	7,800 00	5,200 00
59 Pluto.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	"
60 Milo.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	"
61 Elephant.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	"
62 Rhinoceros.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
63 Buffalo.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,400 00
64 Bison.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,200 00
65 Python.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	4,400 00
66 Lion.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	5,200 00
67 Lionses.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	4,400 00
68 Tiger.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	5,200 00
69 Tigress.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	4,400 00
70 Leopard.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	5,200 00
71 Panther.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	4,400 00
72 Vulcan.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	5,200 00
73 Étna.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	4,400 00
74 Stromboli.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	5,200 00
75 Styx.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	4,400 00
76 Castor.....	"	"	"	"	"	"	"	120 lbs.	"	"	5,200 00
77 Pollux.....	"	"	"	"	"	"	"	130 lbs.	"	"	4,400 00
78 Erebus.....	Intérieure	16"	24"	5' 0"	5' 0"	5' 0"	6	130 lbs.	6 ans	6,600 00	4,400 00
79 Cyclops.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
80 Ixion.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
81 G. Stephenson.....	Intérieure	16"	24"	5' 0"	5' 0"	5' 0"	6	130 lbs.	8 ans	9,600 00	"
82 Scotia.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
83 Erin.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
84 Sarnia.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
85 Saxon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Slaughters.

Stephen-son.

Cie. C. G. O.

86 Ontario.....	Extérieure	13"	20"	4' 6"	4' 6"	4' 6"	4	130 lbs.	9 ans	5,640 00	3,700 00
87 Erie.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
88 Superior.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
89 Michigan.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
90 St. Lawrence.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
91 St. Clair.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
92 Huron.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
93 Simcoe.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
94 Pompe à incendie.....	Extérieure	16"	22"	Pouces 30"	6' 0"	6' 0"	4	100 lbs.	2 ans	4,800 00	3,200 00
95 Victoria.....	Extérieure	16"	24"	Pouces 30"	5' 0"	5' 0"	4	140 lbs.	13 ans	13,500 00	11,000 00
96 Albert.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
97 Prince Alfred.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
98 Prince Arthur.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
99 Prince Leopold.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Modèle des locomotives de la compagnie canadienne.

Slaughters.

LOCOMOTIVES D J GRAND OCCIDENTAL.—Par classe.

Nombre des locomotives et prix de vente de chacune.		Nombre de chaque espèce de locomotives.	Description.	Durée probable avant qu'il soit nécessaire de réparer la chaudière.	Prix moyen de chacune divisé en 4 classes.	Observations.
No.	Valeur.					
	\$ cts.					
1	3,240 00	5.....	Légère locomot. pour le transp. des voyag. do do	} Environ 2 1/2 années.	14 à \$3,068.00	Bonne pour les trains de construction, ou pouvant servir plusieurs années sur un petit embranchement.
1	3,600 00	3.....	do do			
12	4,800 00	17 à 22-94 et 5 locomotives de rechange.....	Locomotives pour do			
8	5,640 00	86 à 93.....	Petite locomot. pour le rebroussement.	} Locomotives de 9 ans, tous les autres de 4 à 7 ans.	37 à \$4,227 00	Bonnes locomotives pour le transport des voyageurs et actuellement employées.
2	6,000 00	29 à 30.....	Locomot. estaffettes.			
27	6,600 00	31 à 43, 50 à 52..... 53 à 55..... 73 à 80.....	do do Légère loco. pour fret. Locomotives à 6 roues.....			
15	7,800 00	58 à 92.....	Locomotives pour le fret à 6 roues.	} 4 ans 8 ans 9 ans 8 ans 8 ans	34 à \$5,823 00	Bonnes locomotives pour le transport des voyageurs et actuellement employées.
2	8,400 00	24 et 25.....	Locomot. estaffettes.			
17	9,600 00	1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 27, 28, 18 à 85, 23, 26.....	Loc. de trains ordin. Locomot. estaffettes. Locomotives à 6 roues			
2	12,500 00	56 à 57.....	Locomot. pour le fret	} 15 ans 13 ans 14 ans 15 ans	19 à \$11,526 00	Elles sont toutes neuves et dans la meilleure condition possible.
5	13,500 00	95 à 99.....	do do.....			
0	14,000 00	11 à 16.....	do do.....			
6	14,000 00	44 à 49.....	Locomot. estaffettes.			

SOUSSIONS POUR RAILS D'ACIER ET ACCESSOIRES BESSEMER.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, en franchise, à Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, huit milles tonnes de rails d'acier Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses d'acier et de boulons avec leurs noix, aux prix suivants :—

	£.	s.	d.
Rails d'acier Bessemer par tonne de 2,240 lbs.....	11	15	0
Eclisses do do do	11	15	0
Boulons avec leurs noix do do	13	10	0

Et d'être prêts à expédier ces articles de Liverpool dans les proportions et aux dates suivantes :

1,200 tonnes de rails, avec le nombre correspondant de boulons avec noix,—600 tonnes, 15 juillet 1871 ; et 600 tonnes, le 15 août 1871.

2,000 tonnes de rails, avec le nombre correspondant de boulons, etc,—600 tonnes, le 15 mars 1872.

1,200 tonnes de rails, avec le nombre correspondant de boulons, etc., le 15 avril 1872.

3,600 tonnes de rails, avec le nombre correspondant d'éclisse, de boulons, etc,—1,200 tonnes, le 15 mai 1872 ; 1,200 tonnes, le 15 juin 1872 ; 1,200 tonnes, le 15 juillet 1872 ; ou un moins grand nombre de tonnes de rails (mais non au-dessous de) avec le nombre correspondant d'éclisses, de boulons, etc., au même taux, et livrables dans les mêmes proportions.

CHAS. CAMELL & CIE., responsabilité limitée.

GEO. NILSON,

Directeur-gérant.

USINES CYCLOPES,

SHEFFIELD, 14 déc. 1870.

W. FIDDS, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 1,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses d'acier et de boulons avec leurs noix, aux prix suivants :—

	£.	s.	d.
Rails d'acier Bessemer par tonne de 2,240 lbs	12	0	0
Eclisses do do do	18	0	0
Boulons avec leurs noix do do	16	0	0

Et d'être prêts à expédier ces articles de Liverpool dans les proportions et aux dates suivantes :

100 tonnes de rails, éclisses, boulons, etc., le 15 mars 1871.
200 " " " " " juillet "
500 " " " " " mars 1872.
100 " " " " " avril "
100 " " " " " mai "

Ou un moins grand nombre de tonnes de rails, mais non au-dessous de 500 rails, avec le nombre correspondant d'éclisses, de boulons, etc., aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions

COMPAGNIE DITE PATENT SHAFT AND AXLE,

USINES DE BRUNSWICK, WEDNESBURY.

JOSEPH ROSS BAILEY, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Barrow-in-Furness, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 14,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses d'acier, aux prix suivants :

	£.	s.	d.
14,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs...	11	5	0
Quantité nécessaire d'éclisses Bessemer, par tonne de 2,240 lbs....	11	5	0

Et d'être prêts à expédier ces articles de Barrow-in-Furness, dans les proportions et aux dates suivantes :—

4,500 tonnes, le 15 mai 1872 ; 4,500 tonnes, le 15 avril 1872, 5,000 tonnes le 15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, mais non au-dessous de 10,000 tonnes de rails, avec le nombre correspondant d'éclisses, boulons et leurs noix, aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

POUR LA COMPAGNIE DITE BARROW HÆMATITE STEEL, responsabilité limitée.

HENRY L. JONAS, Secrétaire.

BARROW-IN-FURNESS, LANCASHIRE,

1er novembre 1870.

W. H. SILVER, témoin.

COMPAGNIE DITE BARROW HÆMATITE STEEL, responsabilité limitée,

BARROW-IN-FURNESS LANCASHIRE,

15 décembre 1870.

MESSIEURS,—Relativement à notre lettre du 1er ultimo, transmettant une soumission formelle pour la fourniture de 14,000 tonnes de rails d'acier que notre compagnie serait prête à livrer en 1872, nous vous soumettons la proposition suivante à l'égard des conditions actuelles de livraison :—

Si vous voulez nous confier une commande de 25,000 tonnes à livrer en 1872, nous augmenteront notre outillage de manière à pouvoir en livrer à Québec 1,500 en mai ; et à Halifax et à d'autres ports indiqués, 6,000 tonnes vers le 1er octobre 1871, et en telles quantités voulues.

Dans le cas où cette offre serait acceptée, nous nous chargerons du fret, de l'assurance et de la livraison en franchise de ces rails aux différents ports du Canada, au prix net de £12 2s. par tonne, et aussi d'employer des vapeurs, si cela devenait nécessaire, pour opérer ces livraisons au temps convenu.

Si la construction de la ligne éprouvait quelque retardement, nous retarderons volontiers la livraison d'une partie des 25,000 tonnes jusqu'en 1873, si vous en manifestiez le désir.

En attendant votre réponse, nous nous soucrivons,

Messieurs, vos obéissants serviteurs,

POUR LA COMPAGNIE DITE BARROW HÆMATITE STEEL, responsabilité limitée.

HENRY L. JONAS, Secrétaire.

A MM. les commissaires

du chemin de fer Intercolonial,

Ottawa, Canada.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Newport ou Cardiff, et conformément aux conditions et plans ci-annexés.

400 tonnes de boulons de fer avec leur noix, par tonnes de 2,240 lbs.	£14 15s. 0d.
60 tonnes de boulons et leurs noix,	15 mars 1871.
60 " " "	15 juillet 1871.
100 " " "	15 mars 1872.
100 " " "	15 avril 1872.
80 " " "	15 mai 1872.

Et d'être prêts à les expédier de Newport ou Cardiff dans les quantités et aux dates ci-dessus ; ou d'en livrer toute moindre quantité, mais non au-dessous de 100, au même taux, et livrables dans les mêmes proportions.

BARWELL, FRÈRES ET SMITH
USINE HOCKLEY,
BIRMINGHAM, ANGLETERRE.

J. BAUND, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, des boulons de fer avec leurs noix, mis en sacs, £12 par tonne, ou £12 10s. en barils ou caisses. Nous consentons de plus d'en livrer telle quantité qui sera requise.

COMPAGNIE DITE STAFFORDSHIRE BOLT, NUT, FENCING,
Par W. S. GRANGER, SECRÉTAIRE,
115-117, RUE CANNON, LONDRES.

ISAAC WATSON, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 500 à 600 tonnes de boulons de fer avec leurs noix, aux prix suivants :

Boulons de fer avec leurs noix, par tonne de 2,240 lbs., £14 5s.
et d'être prêts à expédier ces articles de dans les proportions
et aux dates suivantes :

De 80 à 90 tonnes,	15 mars 1871.
De 80 à 90 " "	15 juillet 1871.
De 140 à 150 " "	15 mars 1872.
De 140 à 150 " "	15 avril 1872.
De 120 à 130 " "	15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, mais non au-dessous de 200 tonnes de boulons avec leurs noix, aux même taux et livrables dans les même proportions.

HORTON ET FILS,
USINES ALMA, DARLASTON.

JOHN A. KIRTHAND, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, autant de joints brevetés de A. B. Ibbotson's qui seront requis pour 40,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons, aux prix suivants :

Joints brevetés de A. B. Ibbotson's par tonnes de 2,240 lbs., £23 6s. 8d. avec
éclisses et boulons.

Et d'être prêts à expédier ces articles de Liverpool, dans les proportions et aux dates suivantes :

Quantité suffisante pour	6,000 tonnes de rails,	15 mars 1871.
"	6,000 " "	15 juillet 1871.
"	10,000 " "	15 mars 1872.
"	10,000 " "	15 avril 1872.
"	8,000 " "	15 mai 1872.

ou une moins grande quantité, pesant

15 lbs. et de 12 pouces de long, 3s. 1 $\frac{1}{2}$ d. chaque.

12 lbs. 8 oz., 10 pouces de long, 2s. 7 $\frac{1}{4}$ d. chaque.

10 lbs. et 8 pouces de long, 2s. 1d. chaque.

IBBOTSON, FRÈRES ET CIE,
USINES GLOBE, SHEFFIELD,

JOHN W. TRICKET, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Cardiff, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 10,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs., £11 10 0

Eclisses " " " 11 0 0

Boulons de fer avec leurs noix " " 10 10 0

Et d'être prêts à expédier ces articles de Cardiff, dans les proportions et aux dates suivantes :

1,500 tonnes de rails, éclisses et boulons avec leurs noix, 15 juillet 1871.

3,000 " " " " 15 mars 1872.

3,000 " " " " 15 avril 1872,

2,500 " " " " 15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, non au-dessous de 5,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

GUEST ET CIE.,

Par S. HOWARD,

13 KING'S ARMS YARD,

RUE MOORGATE, LONDRES,

6 décembre 1870.

C. H. SKILTON, témoin,

Commis,

12, King's Arms Yard,

Rue Moorgate, Londres.

SOUSSIONS POUR LES MEILLEURS RAILS A CHAMPIGNON DE FER ACÉRÉ ET LEURS ACCESSOIRES.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, les meilleurs rails à champignon de fer acéré, avec la quantité nécessaire d'éclisses et de boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :

Et d'être prêts à expédier ces articles de , dans les proportions et aux dates suivantes :

Rails de fer acérés, par tonne de 2,240 lbs., £7 15s. net.

Eclisses " " " 7 15 "

Boulons avec leurs noix " " 13 5 "

6,000 rails et la quantité proportionnée d'éclisses, etc., 15 mars 1871.

6,000 " " " " 15 juillet 1871.

10,000 " " " " 15 mars 1872.

10,000 " " " " 15 avril 1872.

8,000 " " " " 15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, mais non au-dessous de 20,000 tonnes de rails, avec la quantité nécessaire d'éclisses et de boulons avec leurs noix, aux mêmes taux et livrables dans les mêmes proportions; elle consent aussi à garantir les rails conformément à la 8e clause de

l'état ci-annexé, pour cinq ans, moyennant 10 chelins par tonne ; pour sept ans, moyennant 15 chelins par tonne.

USINES ABERDARE,
Par CHARLES DOUGLAS FOX,
CHAMBRES D'ABCHURCH YARD,
LONDRES, ANGLETERRE,
21 décembre 1870.

EDMUND WRAGGS, témoin,
Ingénieur civil,
Toronto,
21 décembre 1870.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Rotterdam, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 10,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs.,	£14	2	3
Eclisses, " " "	14	2	3
Boulons de fer avec leurs noix " "	18	13	0

Et d'être prêts à expédier ces articles, à Rotterdam, dans les proportions et aux dates suivantes :—

5,000 tonnes,	15 mars 1872.
5,000 "	15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre non au-dessous de 1,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux même taux, et livrables dans les mêmes proportions.

Par F———KRUPP,
N. LONGSDON,
11, RUE NEW BROAD,
LONDRES.

THOMAS SCULT CABILL, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Swansea, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 10,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaires d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :—

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs.,	£11	10	0
Eclisses, " " "	11	10	0
Boulons de fer avec leurs noix, " "	11	10	0

Et d'être prêts à expédier ces articles, à Swansea, dans les proportions et aux dates suivantes :—

1,500 tonnes de rails, éclisses et boulons avec leurs noix,	15 mars 1871.
1,500 " " "	15 juil. 1871.
2,500 " " "	15 mars 1872.
2,500 " " "	15 avril 1872.
2,000 " " "	15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, non au-dessous de 5,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux même taux, et livrables dans les mêmes proportions.

COMP. DITE LANDWR SIEMEN STEEL, responsabilité limitée,
Par D. M. GORDON, directeur-gérant,
LANDWR, SWANSEA.

WM. HACKNEY, témoin.
34—22

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Liverpool, Angleterre, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 60,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :—

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs.,	£13	5	0.
Eclisses	“	“	13 5 0.
Boulons de fer avec leurs noix	“	“	13 5 0.

Et d'être prêts à expédier ces articles à Liverpool, dans les proportions et aux dates suivantes :—

2,000 tonnes de rails, etc.,	15 mars 1872.
2,000 “	15 avril 1872.
2,000 “	15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

POUR LA COMP. DITE MERSEY STEEL, Limitée,
LAWRENCE T. McEWEN,
Liverpool.

WILL RICE, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Hull ou Liverpool, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 15,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivantes :—

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs.,	£12 10	pour 1871,	£13 0	pour 1872.
Eclisses,	“	“	12 10	“ 13 0 “
Boulons de fer,	“	“	13 5	“ et 1872.

Et d'être prêts à expédier ces articles à Hull ou Liverpool, dans les proportions et aux dates suivantes :—

3,000 tonnes de rails, etc.,	15 mars 1871.
3,000 “	15 juillet 1871.
5,000 “	15 mars 1872.
4,000 “	15 mai 1872.

Ou un moins grand nombre, non au-dessous de 1,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

JOHN BROWN ET CIE,
ATLAS STEEL WORKS, SHEFFIELD,
10 octobre 1870.

JOSEPH GARWOOD, témoin.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Newport, Monmouthshire, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 10,000 tonnes de rails Bessemer, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants, savoir :—

Rails d'acier Bessemer, par tonne de 2,240 lbs.,	£11	0	0
Eclisses	“	“	11 0 0
Boulons de fer avec leurs noix	“	“	11 0 0

Et d'être prêts à expédier ces articles à Newport, dans les proportions et aux dates suivantes :—

1,000 tonnes de rails, etc.,	15 mars 1871.
3,000	15 juillet 1871.
2,000	15 mars 1872.
2,000	15 avril 1872.
2,000	16 mai 1872.

Nous consentons de plus d'en livrer à Québec, Halifax, Newcastle et Dalhousie, à 21s. par tonne, y compris l'assurance ; ou un moins grand nombre, non au-dessous de 5,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

JOSEPH ROBINSON,

Pour la COMP. EBBA VALE,

7, LAWRENCE POUNTNEY HILL,
LONDRES,

15 décembre 1870.

W. CARTER, témoin.

SOUSSIONS POUR LES MEILLEURS RAILS D'HAMMOND ET LEURS ACCESSOIRES.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, en franchise, à Sunderland, et autres ports tel que convenu, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, 40,000 tonnes des meilleurs rails de fer d'Hammond, avec la quantité nécessaire d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux prix suivants :—

Meilleurs rails d'Hammond, par tonne de 2,240 lbs.,	£7 10 0
	“ 7 9 0
Eclisses,	“ 8 0 0
Boulons de fer avec leurs noix,	“ 14 0 0

Et d'être prêts à expédier ces articles à Sunderland, au taux de 2,500 tonnes par mois, depuis la date de la commande ou telles autres livraisons dont il pourra être convenu ; ou un moins grand nombre, non au-dessous de 10,000 tonnes de rails, avec la quantité proportionnée d'éclisses et boulons avec leurs noix, aux mêmes taux, et livrables dans les mêmes proportions.

USINES DARLINGTON,

Par A. G. BROWNING,

3, RUE VICTORIA, WESTMINSTER,
ANGLETERRE.

USINES :—ALBERT HILL,

DARLINGTON, ANGLETERRE,

CHAUNCEY VIBBARD, témoin.

SOUSSIONS POUR ACCESSOIRES D'ACIER ACADIEN.

Les soussignés s'engagent à livrer aux commissaires du chemin de fer Intercolonial, Canada, en franchise, à Halifax, et conformément aux conditions et plans ci-annexés, les coussinets-manchons requis pour le chemin de fer Intercolonial.

12 pouces sur $\frac{1}{4}$ d'épaisseur, 60 cents chaque.

10	“	“	“	54	“
8	“	“	“	46	“

Boulons nécessaires, 4 cents par lbs.

Nous nous engageons à livrer toute quantité convenue.

USINES STAR MANUFACTORY,

Par JOHN LIVESEY, agent,

HALIFAX.

JOHN ILTON, témoin.

RAPPORT

Le comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son

TROISIEME RAPPORT.

Votre comité a reçu de nouveaux témoignages au sujet des dépenses se rattachant au chemin de fer Intercolonial, lesquels, joints à ceux concernant la dette publique, et d'autres affaires concernant la dette publique, il a l'honneur de soumettre pour l'information de votre honorable chambre.

Le tout humblement soumis.

F. HINCKS,
Président.

SALLE DE COMITÉ DES CHEMINS DE FER,
CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 12 avril 1871.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER,
OTTAWA, lundi, 21 mars 1870.

Procès-verbaux du comité des comptes publics.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HON. SIR FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B., *Président.*

L'Hon. M. Anglin,	M. Crawford, (Leeds),	M. Lawson,
L'Hon. M. Holton,	M. Dufresne,	M. Macdonald (Glengarry),
L'Hon. M. Tilley,	M. Fortin,	M. Morrison (Niagara),
L'Hon. M. Tupper,	M. Harrison,	M. Robitaille,
M. Blake,	M. Keeler,	M. Ryan (King's, N.-B.)
M. Bolton;	M. Lapum,	

Le comité prend en considération la question des dépenses faites par la commission du chemin de fer Intercolonial.

SANDFORD FLEMING, écr., ingénieur-en-chef du chemin de fer Intercolonial, est présent et interrogé.

1. *Par l'honorable M. Holton.*—QUELLE était la longueur de la ligne entre la Rivière-du-Loup et Truro, telle que primitivement tracée par vous ; et quelle est la longueur de celle maintenant en voie de construction ?—La longueur totale de la ligne à construire (sur la route adoptée) était évaluée par moi, dans mon rapport sur les études préliminaires de 1864, à 499 milles ; la longueur totale de la ligne telle que maintenant tracée est, aussi près que possible, de 499½ milles.

2. Expliquez, s'il vous plaît, la nature et l'importance des déviations de la ligne primitive, et les motifs qui y ont donné lieu ?—Des déviations importantes ont été apportées au premier tracé du major Robinson, tel qu'indiqué sur les cartes, bien que l'on ait suivi la route générale. Entre la Rivière-du-Loup et Métapédia, il y a à peine un seul mille qui suive le même tracé. Ces modifications ont été faites afin de diminuer les frais de construction. Il aurait été extrêmement coûteux de construire le chemin de fer sur le tracé primitif. Entre

Bathurst et Moncton, la ligne a été redressée sur dix à douze milles et ramenée plus près des centres de population. Entre Moncton et Truro, la ligne telle que tracée est généralement à quelque distance du tracé primitif. L'un des principaux motifs de cette déviation a été de faire passer le chemin à travers les régions houillères et ferrugineuses de la Nouvelle-Ecosse, afin d'aider au développement des ressources minérales du pays.

3. Faites-vous des rapports sur les travaux de construction avant que les contrats soient donnés ; et dans ce cas, vos recommandations sont-elles généralement suivies ?—Je ne fais pas de rapports, et on ne m'a jamais demandé d'en faire.

4. *Par le président.*—FAITES-VOUS un rapport spécial sur tous les travaux offerts à l'entreprise, en donnant une estimation de ce que vous croyez être le coût maximum et minimum de ces travaux ?—J'ai toujours fournies des évaluations du coût probable des sections à l'égard desquelles il est reçu des soumissions.

5. *Par l'honorable M. Holton.*—D'APRÈS votre expérience, n'est-il pas d'habitude que l'ingénieur-en-chef d'une grande entreprise publique fasse un rapport sur les soumissions les plus importantes pour les travaux de construction, avant que les entreprises soient adjugées ?—Oui, je crois que c'est l'habitude.

6. *Par le président.*—DANS le cas dont vous parlez dans votre dernière réponse, est-il d'habitude que l'ingénieur-en-chef soit appelé à donner des évaluations détaillées du coût des travaux sur les différents chapitres de constructions avant que les soumissions ne soient ouvertes ?—Je ne crois pas que ce soit une pratique ordinaire ; la chose peut se faire dans certains cas.

7. *Par l'honorable M. Holton.*—A VOTRE avis, le système d'obtenir des rapports de l'ingénieur-en-chef sur les soumissions n'est-il pas de nature à assurer l'emploi d'entrepreneurs capables et à arriver à une construction plus économique que par le système suivi dans le cas de l'Intercolonial ?—Si l'on suivait l'avis de l'ingénieur-en-chef, je crois que oui.

8. *Par l'honorable M. Tilley.*—AURIEZ-VOUS, dans aucune circonstance, recommandé l'acceptation de soumission plus élevées que celles acceptées par le gouvernement ?—Oui, certainement, et dans presque tous les cas.

9. *Par le président.*—N'AURAIT-IL pas été nécessaire, avant que les entrepreneurs eussent été invités à faire des soumissions, que votre département fournît des profils et spécifications de ces travaux ; et dans ce cas, comment pouvez-vous dire que vous étiez souvent incapable de juger de leur coût probable ?—Avant que toutes les récentes soumissions fussent reçues, les renseignements fournis aux entrepreneurs, au sujet des quantités d'ouvrage, etc., étaient très complets et aussi exacts qu'il était possible de les obtenir sous les circonstances, mais en préparant ma propre évaluation de leur coût, comme on me le demandait, j'avais tellement à faire que je ne pouvais examiner personnellement la nature du terrain, les carrières, etc., et il m'était par conséquent très difficile d'arriver à une évaluation de l'ouvrage à faire. Si j'avais vu les spécifications d'hommes intelligents et pratiques, qui avaient soigneusement examiné tout le terrain, j'aurais profité de ce qu'ils auraient vu en me formant une idée de la valeur de l'ouvrage, et pour ces raisons, mes évaluations auraient été plus satisfaisantes pour moi-même, et, je crois, plus exactes.

10. *Par l'honorable M. Tupper.*—DES entrepreneurs de grande expérience n'ont-ils pas différé considérablement dans leurs soumissions en beaucoup de cas ?—Dans les premières soumissions ils différaient certainement de beaucoup, mais depuis l'adoption du nouveau système dont je viens de parler, les soumissions d'hommes vraiment pratiques se rapprochaient d'une manière étonnante.

11. *Par le président.*—COMBIEN de sections ont été adjugées sous l'ancien système ?—Au moins sept.

12. *Par l'honorable M. Holton.*—LA ligne a-t-elle été divisée en sections sur votre recommandation, et avez-vous recommandé le système d'adjudication adopté par les commissaires ?—Je ne m'en souviens pas ; je pense que j'ai donné mon avis à ce sujet, j'approuvais cette division. Quand au système d'adjudication, je ne l'ai pas recommandé.

13. Avez-vous fait un rapport sur le choix d'un endroit propre à y établir les principaux ateliers du réseau de chemin de fer du gouvernement, et avez-vous recommandé le choix du village de Moncton comme étant le plus convenable, et l'achat de 50½ acres de terre dans ce village, au prix de \$13,381, ou environ \$200 l'acre ?—Non.

14. Croyez-vous que Moncton soit un endroit convenable ?—Je le crois très-convenable.
 15. Avez-vous fait un rapport sur les soumissions pour locomotives et chars ; et dans ce cas, a-t-on suivi vos recommandations en donnant les contrats ?—Non.

16. Les plans et spécifications des locomotives ont-ils été préparés dans votre bureau ?—Non.

17. Les entrepreneurs avancent-ils généralement d'une manière satisfaisante, et quand pensez-vous que tout le chemin sera construit et prêt pour le trafic ?—Dans quelques cas ils vont assez bien ; mais dans beaucoup d'autres cas, ils n'avancent pas d'une manière satisfaisante. Je n'ai aucune idée de l'époque à laquelle le chemin sera ouvert.

18. Avez-vous fait quelque rapport au sujet des entrepreneurs qui n'avancent pas d'une manière satisfaisante ?—Non.

19. Pourquoi ?—Parce qu'on ne me l'a pas demandé.

20. Après avoir lu un extrait du rapport des commissaires au sujet de l'achèvement des travaux, pouvez-vous ratifier ce qu'ils en disent ?—Il n'y a rien qui puisse empêcher que les lisses soient posées, le chemin ballasté, et la ligne ouverte dans le cours de l'été prochain, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à un endroit près des Trois-Pistoles ; la distance, je crois, est de 23 milles. Quant à la partie située entre Amherst et Truro, il faudra au moins la plus grande partie de l'année pour finir les ponts et le nivellement ; la distance est de 70 à 80 milles. Je ne puis dire quand les autres parties du chemin seront terminées.

21. Le changement que l'on a récemment décidé de faire dans la construction des ponts, en employant le fer au lieu de bois, entraînera-t-il quelque perte de temps ; et est-ce vous qui avez préparé les plans et devis des ponts en fer ?—Je pense qu'il hâtera plutôt l'achèvement des travaux, parce que les travaux de maçonnerie seront un peu moins considérables, et que ces ponts de fer seront préparés à quelque distance du chemin, ce qui nous permettra d'employer tous les ouvriers qui auraient été employés à la confection des ponts de bois. Les devis dont vous parlez ont été préparés par moi.

22. Aurait-on gagné encore plus de temps si on avait d'abord adopté les ponts de fer, tel que vous le recommandiez ?—On n'aurait pas pu gagner beaucoup de temps de plus, parce qu'il n'y a encore que très peu de maçonnerie de faite.

23. Avez-vous fait un rapport sur les soumissions relatives aux lisses d'acier ; et les contrats ont-ils été adjudgés d'après vos recommandations ?—J'ai fait un rapport général sur la question des rails d'acier et de fer, mais je n'ai jamais vu les soumissions.

24. Je vois par le rapport des commissaires qui est maintenant devant le comité, que le coût des travaux de génie faits jusqu'au 31 décembre 1870, est porté à \$613,704 06, et que sur cette somme, \$150,711 80 ont été dépensés par vous avant la nomination des commissaires. Pouvez-vous dire au comité quelle proportion de cette dernière somme a été dépensée en explorations préliminaires, et quelle proportion pour le tracé de la route ?—Il est excessivement difficile de séparer ces deux services ; mais l'on peut probablement en imputer les deux tiers, ou environ \$100,000, aux frais d'exploration, et le reste aux frais de tracé.

25. Que considéreriez-vous être une estimation raisonnable des frais de génie civil par mille, sur un chemin de fer n'offrant pas de difficultés extraordinaires et n'exigeant pas de travaux d'art d'importance inusitée ; vous pourriez peut-être dire pour l'information du comité, quel est le coût du service des ingénieurs par mille sur quelque chemin de fer bien connu de ce pays ?—Le coût du service des ingénieurs par mille varie beaucoup. Je n'ai pas par-devers moi de renseignements sur les frais de ce service sur les différents chemins de fer canadiens, et il ne serait pas raisonnable, à mon avis, de juger des frais de génie sur l'Intercolonial d'après ceux des autres chemins de fer canadiens, dont la plupart traversent des sections de pays bien établies. La région à travers laquelle passe l'Intercolonial offre des difficultés inusitées.

Dans une estimation approximative que j'ai faite dans mon rapport sur les explorations de 1864, j'ai porté les frais du service de génie à \$1,500 par mille.

En examinant le coût de ce service sur les chemins de fer américains, je trouve les renseignements suivants :—

Nom du chemin.	Longueur	Coût des travaux des ingénieurs.	Coût par mille.
		\$	\$
Boston et Worcester.....	68	228,759	3,364
Boston et Providence.....	47	95,000	2,000
Boston et Lowell.....	29	47,359	1,633
Old Colony et Fall River.....	87	353,366	4,000
Pennsylvanie Nord.....	67	129,643	1,935
Pittsburg et Connellsville.....	48	108,378	2,267

Je vois aussi que la moyenne du coût du service des ingénieurs sur tous les chemins de fer de l'état de New-York dépasse \$2,000 par mille.

26. *Par l'honorable M. Tilley.*—PENSEZ-VOUS que le personnel actuel des ingénieurs sur le chemin de fer Intercolonial soit excessif?—Je ne le pense pas; mon impression est qu'il n'est pas suffisant pour la prompte exécution des travaux.

27. *Par l'honorable M. Holton.*—A QUELLE somme évaluez-vous vos dépenses et celles de votre personnel, à partir du 1er janvier 1871, jusqu'à l'achèvement du chemin?—Il m'est impossible de dire quand le chemin sera terminé; c'est une question sur laquelle je n'ai aucun contrôle, et la chose dépend principalement de l'habileté et de l'énergie des entrepreneurs.

Il faut un personnel efficace, que les travaux avancent promptement ou lentement,—et plus les travaux seront vivement poussés et promptement terminés, moindre sera le coût du service du génie relativement à la dépense totale, et *vice versa*.

Pour ces raisons il est très difficile, et même impossible, de dire combien coûtera encore le service des ingénieurs.

28. Vos assistants sont-ils nommés par vous ou sur votre recommandation? Votre personnel a-t-il jamais été plus nombreux que vous ne le jugiez nécessaire?—Mes assistants sont tous nommés par les commissaires. Je ne me suis jamais plaint de leur nombre, mais je me suis plaint qu'ils ne m'en donnaient pas assez. Quant à leur capacité, je n'ai pas eu, en général, beaucoup à redire. J'ai seulement dû parfois faire quelques remontrances contre la nomination de certains individus.

29. *Par M. Lawson.*—QUELQUES-UNS des ingénieurs ont-ils été gardés après que vous eussiez fait rapport aux commissaires qu'ils étaient incapables ou incompétent?—Non; je ne me rappelle pas avoir fait de rapport par écrit.

30. *Par l'honorable M. Holton.*—LES remontrances dont vous avez parlé ont-elles été écoutées et suivies par les commissaires?—Ils l'ont fait quelquefois, mais pas toujours.

31. *Par l'honorable M. Tupper.*—LES salaires payés aux ingénieurs sont-ils aussi bas que possible pour s'assurer les services d'hommes capables?—Oui, je le pense: mais je puis ajouter que beaucoup d'entre eux nous ont quitté parce qu'ils recevaient de meilleurs offres, à la suite d'une plus grande demande d'ingénieurs ailleurs.

32. *Par l'honorable M. Tilley.*—EST-CE que beaucoup de vos assistants n'avaient pas été autrefois employés et choisis par vous avant la nomination de la commission?—Oui.

33. *Par M. Bolton.*—LORS du tracé du chemin, a-t-on toujours suivi vos avis sur la route la meilleure et la plus praticable, ou avez-vous dans quelque cas cédé à l'opinion des autres sur la question du tracé d'une partie quelconque du chemin?—En général, le tracé

que j'ai choisi, avec mes assistants, a été adopté cependant, il y a des cas qui ont fait le sujet de discussions avec les commissaires et le gouvernement, et ils ont décidé en dernier ressort.

34. *Par l'honorable M. Tupper.*—LA ligne entière, telle que maintenant tracée, n'a-t-elle pas reçu votre approbation ? Sinon, dans quels cas ?—Il n'y a que bien peu de cas où le tracé n'a pas reçu mon approbation. Je ne puis en ce moment me souvenir que de deux. J'ai recommandé un changement de tracé vers le milieu de la section No. 4, lequel n'a pas été adopté, mais ce changement n'était pas bien important. Le second cas a été le tracé du chemin entre Moncton et Amherst.

35. *Par l'honorable M. Holton.*—POUR quelles raisons les commissaires ou le gouvernement ont-ils rejeté votre recommandation ?—Je ne puis le dire en ce moment.

36. *Par l'honorable M. Tilley.*—N'AVEZ-VOUS pas de temps à autre conféré avec les commissaires au sujet du progrès de l'ouvrage ? et l'un de vos ingénieurs n'a-t-il pas récemment parcouru la plus grande partie du chemin pour constater les progrès faits ?—Oui.

37. *Par l'honorable M. Tupper.*—L'ADOPTION du tracé que vous proposiez entre Moncton et Amherst, n'aurait-il pas entraîné la construction d'une ligne rivale à celle alors en voie de construction par des capitalistes anglais ?—Oui.

38.—N'EST-IL pas désavantageux de changer un tracé après la signature des contrats, si on peut l'éviter ?—Oui.

39. *Par l'honorable M. Holton.*—AVEZ-VOUS recommandé le tracé de la section de Miramichi (No. 20) ?—Je crois que oui.

40. *Par l'honorable M. Anglin.*—N'Y A-T-IL pas eu d'autres cas, à part les deux dont vous avez parlé, où vos recommandations au sujet du tracé du chemin ont été mises de côté sans votre consentement ?—Non, je ne me rappelle aucun autre cas.

M. Fleming désire ajouter, comme explication de ses réponses aux questions Nos. 33 et 34, que le tracé de toute la ligne dans la Nouvelle-Ecosse a fait pendant un certain temps le sujet d'une assez longue correspondance et de beaucoup de discussion. Dans ce cas, le tracé qu'il recommandait comme le meilleur entre le lac Folly et Truro n'a pas été suivi.

Le comité délibère, et il est

Ordonné, Que le témoignage reçu soit imprimé pour l'usage des membres du comité à sa prochaine séance.

Le comité s'ajourne à jeudi prochain, à 10½ heures, a. m.

CHAMBRE DE COMITÉ,

Jeudi, 24 mars 1871.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HONORABLE SIR FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B., *Président*.

L'Hon. M. Anglin,	M. Dufresne,	M. Mackenzie,
L'Hon. M. Holton,	M. Fortin,	M. McConkey,
L'Hon. M. Tilley,	M. Gibbs,	M. Morrison (Niagara)
L'Hon. M. Tupper,	M. Keeler,	M. Robitaille,
L'Hon. M. Bolton,	M. Lapum,	M. Ross (Prince-Edouard),
M. Brousseau,	M. Lawson,	M. Ryan (King's, N.-B.),
M. Carmichael,	M. Macdonald (Glengarry),	M. Walsh.
M. Crawford, (Leeds),		

Le comité reprend la considération des dépenses faites par la commission du chemin de fer Intercolonial.

WALTER SHANLY, éer., ingénieur civil et M. P., est appelé et interrogé.

41. *Par l'honorable M. Holton.*—QUE considérez vous être une estimation raisonnable des frais de génie civil par mille sur un chemin de fer n'offrant pas de difficultés extraordinaires et n'exigeant pas de travaux d'art d'importance inusitée?—Le coût définitif du service des ingénieurs, par mille, serait considérablement modifié par le temps pris pour l'achèvement du chemin, et ce temps pourrait être affecté par les conditions financières. S'il ne survenait pas de retards pour de pareilles causes, le coût du service des ingénieurs a varié, dans mon expérience, de \$750 à \$1,400 par mille, ou disons de \$250 à \$450 par mille par année, durant la période de construction.

Le comité délibère, et

Sur motion de M. Mackenzie, il est

Ordonné, Qu'un sténographe soit employé pour rapporter les questions et les réponses.

42. *Par l'honorable Dr. Tupper.*—CROYEZ-VOUS que l'Intercolonial soit un chemin tel que celui dont vous parlez dans la réponse que vous venez de donner?—D'après la nature du pays, je pense que les frais de génie civil du chemin de fer Intercolonial s'élèverait au maximum. Je pense que l'*intercourse* du chemin de fer serait quelque peu difficile, parce qu'il doit passer, en grande partie, à travers une région inhabitée.

M. FLEMING est interrogé de nouveau.

43. *Par l'honorable M. Holton.*—LE chemin de fer Intercolonial ne passent-il pas en grande partie sur un terrain uni?—Oui, une partie considérable.

44. *Par l'honorable Dr. Tupper.*—JE suppose que vous savez que le Capt. Anderson, qui faisait partie du personnel des ingénieurs, a été égaré pendant six semaines et y a presque perdu la vie?

M. Mackenzie.—Pas à cause des difficultés du terrain.

L'honorable Dr. Tupper.—A cause de la nature sauvage du pays.

45. *Par M. Mackenzie.*—ENTRÉ Bathurst et Moncton il n'y a réellement pas de difficultés au point de vue du génie civil, sauf le passage de la rivière Miramichi, qui n'est pas très difficile. Je demanderai à M. Fleming quelle est la nature du pays entre Bathurst et Moncton, au point de vue du génie civil?—Très simple, à part son caractère boisé.

46. Je suppose que les arbres peuvent être abattus?—Il est fortement boisé; mais lorsque le bois est enlevé, le terrain est uni.

47. *Par l'honorable M. Holton.*—COMBIEN de milles, sur les 499, offrent des difficultés de génie plus fortes que la moyenne des autres chemins de fer de ce pays?—Plus de la moitié—probablement les deux tiers—de la moitié aux deux tiers de la route.

48. *Par M. Mackenzie.*—VOUÛEZ-VOUS dire ce que vous regardez comme excessif, à propos des difficultés de génie?—Je dois expliquer que la ligne du Major Robinson qui avait été adoptée, passe à une vingtaine de milles du St. Laurent, entre la Rivière-du-Loup et Métis; sur cette section, le terrain est très raboteux, et les difficultés au point de vue du génie sont très grandes. C'est la ligne sur laquelle on est d'abord parti. Nous suivons la rive maintenant parce que nous avons trouvé des difficultés si grandes à l'intérieur qu'il nous a fallu revenir à la rive, où nous avons trouvé un terrain plus favorable. Entre Métis et Dalhousie, les difficultés sont très grandes, à cause de la nature accidentée du pays; ensuite, entre Amherst et Truro, les difficultés sont fortes aussi pour les mêmes raisons.

49. Alors, depuis la rivière Ristigouche, et de Dalhousie à Truro, le terrain est favorable?—Pas jusqu'à Truro, mais jusqu'à Amherst.

50. Et qu'elle est la distance?—Environ 200 milles.

51.—Et croyez-vous qu'il y ait un chemin de fer en Canada qui offrit un terrain plus facile aux travaux que ces 200 milles?—Oh! oui, beaucoup. Je puis dire que tout le pays est plus facile, autant que je l'ai observé.

52. *Par l'honorable M. Holton.*—LE Grand Occidental?—Certaines parties du Grand Occidental sont très fortes, plus fortes que ce que l'on rencontre sur la section en question.

53. *Par M. Mackenzie.*—De fait, elle est plus facile qu'aucune partie du Grand Occidental?—Une grande partie du Grand Occidental est comparativement facile.

54. *Par l'honorable M. Holton.*—Est-elle plus facile que le chemin de fer Grand Tronc de Toronto à Stratford?—Eh bien! cette partie serait plus difficile que la moyenne du terrain dont je parle.

M. SHANLY est interrogé de nouveau.

55. *Par l'honorable Dr. Tupper.*—Dans la construction de la ligne ou des lignes du chemin de fer Intercolonial, une forte dépense en explorations ou travaux d'ingénieurs ne produirait-elle pas une véritable économie dans la construction du chemin?—Oh! oui!

56. *Par l'honorable M. Holton.*—En études préliminaires?—J'aimerais à établir une distinction.

57. *Par l'honorable Dr. Tupper.*—Je veux dire une forte dépense en études préliminaires et travaux d'ingénieurs aurait l'effet de faire faire une grande économie dans les frais de construction du chemin et d'obtenir une meilleure construction, en ayant des travaux moins dispendieux et mieux faits?—Les explorations préliminaires ne sont pas des travaux de génie. Ces explorations le sont dans l'évaluation que je viens de donner. Je comprends, comme de raison, le chemin depuis sa première étude ou exploration jusqu'à son achèvement. Je suis moi-même d'avis que la première exploration a été très dispendieuse.

58. Dois-je comprendre que vous portez dans votre estimation de \$1,400 par mille tout ce qui a été dépensé pour l'exploration des routes, non-seulement celle sur laquelle le chemin est tracé, mais aussi celles explorées dans d'autres sections du pays?—Non; je veux dire que nous avons tracé la route là où le chemin doit être construit,—la route générale à établir.

59. Parceque—dans ce cas—la dépense a été très forte?—Une fois vos points établis, vous décidez de faire passer le chemin par la route adoptée.

M. FLEMING est interrogé de nouveau.

60. *Par M. Mackenzie.*—Vous dites que cette partie centrale, sous le rapport des difficultés de génie civil, est extrêmement simple, et que la distance entre Dalhousie et Truro peut-être regardée comme représentant assez bien en moyenne, le genre de travail à faire sur environ 200 milles de chemin. Combien de milles y-a-t-il, sur le côté du St. Laurent du plateau d'épanchement, avant d'arriver à la Métapédia, qui possède le même caractère?—Sur la ligne telle que maintenant construite, environ 80 milles, probablement.

61. Au-delà de Ste. Flavie, vous avez une partie difficile du chemin?—Extrêmement difficile; la plus difficile de toute la ligne.

62. *Par M. Lawson.*—Les frais d'ingénieurs portés dans ces états embrassent-ils l'exploration de la route de la frontière?—Je crois que oui.

63. *Par M. Mackenzie.*—Pouvez-vous dire si le tracé primitif du Major Robinson par la vallée de la Nipissiguit et en suivant le Bras-Ouest de la rivière Miramichi offre de plus grandes difficultés, au point de vue du génie, ou entraînerait des frais de construction plus considérables que la route définitivement adoptée entre Newcastle et Bathurst?—Je ne puis guères répondre à cette question. Nous avons fait une exploration, mais n'avons pas commencé de tracé.

64. N'avez-vous jamais suivi la ligne qu'il avait tracée pour constater l'exactitude de ce qu'il en dit? Car il dit positivement (et je ne vois pas comment il aurait pu le dire s'il n'avait pas tiré de ligne) qu'il n'y en a aucune partie où les pentes excèdent 25 pieds par mille?—Il parle de la moyenne des pentes, et non pas de pentes particulières.

65. Je suis bien sûr qu'il dit qu'aucune pente n'y excède 25 pieds par mille?—Je suis sûr qu'il parle de la moyenne des pentes.

66. Avez-vous examiné la route vous-même?—Non.

67. Quelle est la pente sur la route adoptée entre Newcastle et Bathurst?—Un sur cent —52.80 au mille est le maximum.

68. Ne vous est-il pas venu à l'idée, d'après ce que disait le Major Robinson, qu'il aurait été sage de suivre son tracé?—Non, car je me suis aperçu que dans d'autres sections du pays, les pentes indiquées par ses profils et certains autres renseignements ne concordaient pas avec l'état réel du terrain. Je ne veux pas dire que ses rapports ou ses plans n'étaient pas exacts. Ils sont réellement ce qu'ils comportent, c'est-à-dire qu'ils font simplement voir qu'il n'existait

pas de difficultés insurmontables sur la route. Ce ne sont pas des relevés très exacts ni très détaillés, mais ils sont exacts dans leur ensemble.

69. Vous avez dit dans une réponse antérieure que la distance du tracé fait était de 499 milles, et que la distance en suivant la ligne telle qu'établie est de 499 $\frac{1}{2}$ milles. L'on a dit aussi qu'entre deux points, Moncton et Bathurst, la ligne a dix ou douze milles de moins que celle du Major Robinson. Où cette différence se trouve-t-elle?—La différence se trouve sur la ligne entre Amherst et Moncton.

70. De combien?—Environ dix à douze milles.

71. Ce mesurage n'a été fait que sur la carte; le terrain n'a jamais été mesuré?—Les premiers mesurages ont été faits sur la carte.

72. *Par le Président.*—Je crois avoir compris que vous aviez fait des mesurages à la chaîne pour constater l'exactitude de l'exploration.

M. Mackenzie.—Pas sur cette partie, car il ne l'a jamais visitée, mais M. Fleming dit positivement qu'il n'a jamais essayé la ligne du Major Robinson entre ces deux points.

M. Fleming.—En 1864 ou 65, j'ai été chargé de faire un rapport sur un grand nombre de routes proposées, et j'ai fait un évaluation des distances afin d'établir une comparaison entre différentes routes. J'ai mesuré l'une de ces routes à la chaîne d'un bout à l'autre, entre la Rivière-du-Loup et le chemin de fer de St. Jean. Je me suis procuré la meilleure carte du pays qu'il était possible d'avoir. Je trouvai que la distance mesurée à la chaîne ne correspondait pas avec celle de la carte. Elle était ou plus courte ou plus longue, suivant un certain pourcentage. Toutes les autres lignes dont il est question dans mon rapport ont été mesurées sur la carte, en y ajoutant ou retranchant la même proportion, suivant qu'il était nécessaire, et c'est de cette manière que je suis arrivé à la longueur probable des lignes. La distance de 499 milles dont il est question est l'un de ces mesurages sur la carte, et j'y ai ajouté ou retranché, suivant que je le trouvais nécessaire.

73. *Par M. Mackenzie.*—Vous aviez constaté ce que vous supposiez être une moyenne équitable et l'avez ajouté aux distances du Major Robinson?—Pas du tout. J'ai pris mes propres mesurages sur la carte, et j'ai traité chaque ligne de la même manière.

74. Alors, comment arrivez-vous à la différence de dix à douze milles? Est-ce par des mesurages sur la carte?—Non; j'y suis arrivé par des mesurages récents.

75. Ce que je veux constater est ceci: j'ai été induit à croire que si l'on eût suivi la ligne du Major Robinson en remontant la Nipissiguit et remontant la Ristigouche, elle aurait eu dix milles de plus que la route adoptée; donc, on a épargné dix à douze milles entre ces deux points. Comment constatez-vous que l'on ait sauvé autant?—Par un mesurage sur la carte; en tirant un fil sur la carte entre les deux lignes et calculant la distance.

76. Vous dites que, dans certains cas, vous avez trouvé les distances indiquées sur la carte parfois trop courtes, et parfois trop longues?—Pas du tout. Je n'ai pas eut l'intention de faire croire cela.

77. Vous voulez donc dire que la carte correspond avec votre mesurage à la chaîne?—Non; la chaîne a été employée dans une circonstance pour contrôler les mesurages sur la carte.

78. Jusqu'à ce que vous puissiez dire si le mesurage fait était plus long ou plus court que les distances indiquées sur la carte, vous ne pouvez dire quelle longueur a été épargnée ou non.

Le Président.—Le témoin a contrôlé une ligne par un mesurage à la chaîne. Il ne se rappelle pas en ce moment si elle s'est trouvée plus longue ou plus courte par ce mesurage, et il a appliqué la différence à tous les mesurages de carte.

79. Ce que je veux constater est ceci: La donnée réelle sur laquelle cet avancé est basé; parceque j'infère très clairement de la réponse de M. Fleming qu'il n'est pas prêt à dire que portion particulière de ce mesurage correspondrait ou non avec le mesurage à la chaîne. Est-ce que je vous comprend bien?—Je ne vous comprend pas bien, monsieur.

80. Vous avez dit que, en certains endroits, vous avez trouvé la carte inexacte en la comparant avec le mesurage à la chaîne, et que vous ne vous rappelez pas maintenant si la distance était plus longue ou plus courte. Vous rappelez-vous si cette partie particulière de la carte correspond avec le mesurage à la chaîne?—Je ne pourrais le dire.

81. *Le Président.*—Il y a un autre point que je désire éclaircir d'une manière satisfaisante. Il me paraît parfaitement clair. M. Fleming a dit et répété qu'il avait contrôlé les

mesurages généraux de la carte par un mesurage particulier à la chaîne qui s'applique à tous les mesurages de la carte, qu'ils soient plus longs ou plus courts. Il dit qu'il a appliqué la différence ou le pourcentage, en plus ou en moins, à tous les mesurages faits sur la carte.

M. Mackenzie.—Cela ne touche pas à la question du tout.

Le Président.—Je vous demande bien pardon : cela a trait à la question. *M. Fleming* a appliqué cette vérification.

(L'une des cartes de *M. Fleming* est produite ici.)

82. *Par M. Lawson.*—ENTRE quels points avez-vous mesuré à la chaîne?—Entre la Rivière-du-Loup et Apohaqui.

83. *Par l'hon. M. Tilley.*—LES frais portés dans les comptes du service des ingénieurs comprennent-ils les explorations faites entre la Rivière-du-Loup et Frédéricton au printemps de 1868 ? Oui.

84. Ce n'est pas une ligne à vol d'oiseau que vous avez mesurée ?—Pas du tout; c'était un arpentage régulier de la route, en tournant les côtes et les vallées, etc.

85. Alors vous avez pris la carte du Nouveau-Brunswick et avez comparé votre mesurage avec la carte, et y avez ajouté ou retranché suivant que vous le jugiez à propos ?—J'ai trouvé la distance indiquée par la carte trop courte et j'y ai ajouté.

86. Je crois que l'impression qui existe au dehors est que vous avez ajouté en certains endroits et déduit dans d'autres ?—Après m'être rafraîchi la mémoire, je suis bien certain d'avoir ajouté un pourcentage sur toutes les lignes.

L'hon. Dr. Tupper.—La distance donnée par la carte était plus courte que l'arpentage à la chaîne.

M. Mackenzie.—Cela n'est qu'une assertion générale.

87.—*Par l'hon. Dr. Tupper.*—AVEZ-VOUS quelque doute qu'un mesurage exact de la distance par les deux lignes entre ces deux points, l'un par la ligne tel que primitivement projetée, et l'autre par la ligne plus courte, démontrerait de très près la différence évaluée, telle qu'indiquée par la carte ? Je crois avoir dit huit ou dix milles; mais il y a une marge considérable dans cette distance.

88. Vous ne me comprenez pas. Je vous demande si, d'après votre expérience dans la comparaison établie entre les lignes mesurées et des lignes prises sur la carte, vous doutiez que vous puissiez dire exactement quelle est la différence réelle entre les deux points indiqués ?—Elle s'est trouvée excessivement exacte.

89. *Par M. Mackenzie.*—MAIS, *M. Fleming*, vous savez que la différence entre un mesurage fait sur la carte et un mesurage fait à la chaîne dépendrait entièrement des difficultés physiques du terrain ?—Oui, beaucoup.

90. Beaucoup, n'est-ce pas ? En descendant la vallée de la Métapédia, il y a beaucoup de brusques détours ?—Oui.

91. Vous dites que la nature du pays entre Bathurst et Moncton est extrêmement simple. Très-bien; alors la différence ne serait pas perceptible sur la carte, entre la distance indiquée et la distance mesurée ?—Elle ne le serait pas autant.

92. En sorte que l'application de cette règle en cet endroit, à la section de la Métapédia, serait inexacte ?—En comparant toute la distance depuis la Rivière-du-Loup, cela ne ferait pas une grande différence. Si vous comparez les 100 milles entre Bathurst et Moncton, et entre Dalhousie et Métis, la même proportion ne serait pas équitable.

Eh bien je prétends que, pour démontrer cela, la règle que l'honorable monsieur désire appliquer dans sa dernière question, serait tout-à-fait inexacte dans ce cas.

L'hon. Dr. Tupper.—Pas du tout; examinons la carte.

93. *Par M. Lawson.*—VOUS avez pris cette variation en considération en faisant votre estimation ?—Oui.

94. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—LA question que je pose à *M. Fleming* est celle-ci : En prenant sa carte, avec les renseignements qu'il a obtenus en mesurant sa route à la chaîne, peut-il ou ne peut-il pas nous dire, avec une grande exactitude, qu'elle est la distance compara-

tive jusque là, et entre ces deux endroits?—On ne peut le dire très exactement. Le seul moyen est de prendre un fil et de l'étendre comme ceci ———, et un autre comme cela ———.

95. Pouvez-vous dire par cette carte, avec beaucoup d'exactitude, par n'importe quel moyen, quelle est la distance comparative entre cet endroit ———, et celui-ci?—Oui, à un mille ou deux près. La différence est de huit à dix milles.

96. *Par M. Crawford.*—VOUS dites que toute la ligne a une longueur de 499½ milles. Si vous gagnez dix milles entre ces deux points, il faut que vous en perdiez autant ailleurs. Y a-t-il gain ou perte entre quelques autres points?

L'hon. Dr. Tupper dit :—Je crois que vous supposez que l'arpentage du major Robinson était exact.

M. Crawford.—Je suppose que la ligne du Major Robinson avait déjà 499 milles de longueur.

Le témoin répond—La distance telle qu'établie par le major Robinson était d'un peu moins de 499 milles.

87. Et vous la portez à 499½ milles. Cependant, vous trouverez une différence, à un endroit quelconque, de dix ou douze milles. Alors cette différence doit être compensée par une différence égale dans un autre endroit?

L'hon. Dr. Tupper.—C'est M. Fleming qui l'a portée à 499 milles par la route du nord.

Le témoin.—Je ne regarde pas le fait que la distance se rapproche autant de 499 milles comme une preuve de l'extrême exactitude de mes calculs; je le regarde comme un fait plutôt accidentel qu'autrement. Si la différence avait été de cinq milles, ou même de dix milles, je n'en aurais pas été surpris.

88. *Par M. Mackenzie.*—COMME de raison, vous avez mesuré une autre partie de cette route, entre Amherst et Truro?—Oui.

89. Quelle est la différence entre le mesurage primitif et le vôtre entre Amherst et Truro, la distance évaluée et la distance constatée par le mesurage? Comme le tracé du major Robinson passait par la Baie-Verte et qu'on se rapprochait pas de plus de neuf milles d'Amherst, on ne peut faire une comparaison des distances entre ces deux points.

90. *Par M. Walsh.*—DANS votre évaluation primitive de la longueur de la route—499 milles—où vous proposiez-vous de traverser la rivière Miramichi: à Indiantown ou vers Newcastle?—A Indiantown.

91. *Par M. Mackenzie.*—EN traversant la rivière aussi haut, ne pouviez-vous pas la traverser plus facilement qu'aux Fourches?—Je pense que oui. Je pense que la traversée serait un peu moindre.

92. *Par M. Walsh.*—A quel endroit?—A Indiantown.

93. Savez-vous que le major Robinson donne dans son rapport l'estimation de la traversée à Indiantown?—Oui; mais ce rapport a été fait il y a plusieurs années, alors que l'on croyait nécessaire d'avoir des courbes très longues. A Métapédiae, où il croyait nécessaire de construire seize grands ponts, nous n'en avons besoin que de deux. Je n'attache pas beaucoup d'importance à cette évaluation.

94. Je suppose que la largeur de la rivière Miramichi n'a pas beaucoup changé depuis que le major Robinson a fait son exploration. Il la porte à environ 2,300 pieds, et dans tous les cas à 300 pieds de plus que la longueur réelle des ponts à Newcastle.

95. *Par M. Mackenzie.*—ÉTAIT-IL nécessaire de faire ce détour à Newcastle?—Oui, cela était très nécessaire. Le terrain est élevé dans un endroit et bas dans l'autre, et il nous fallait descendre le versant du côté du plus haut très graduellement.

96. Le point le plus élevé est l'endroit où la ligne est actuellement tracée?—Nous avons choisi le terrain le plus bas que nous avons pu trouver, et fait un grand nombre d'explorations pour le trouver. Nous avons choisi la route qui nous donnait le meilleur chemin de fer, au point de vue du génie civil.

97. Avez-vous jamais songé à traverser la rivière en aval de Newcastle?—Non, nous n'avons jamais exploré la ligne de ce côté.

98. Il a été dit en réponse à une question par laquelle on demandait s'il existait des

établissements entre cet endroit et Moncton, qu'à part Miramichi il n'y avait pas de population entre Bathurst et Moncton. Est-ce le cas ?—Non, il n'y en a pas pour en parler.

99. Y en a-t-il du tout ?—Eh bien ! oui ; mais bien peu. Je voulais parler des établissements. Il y en a environ dix mille habitants près de l'endroit où la ligne est tracée. Si nous la faisons passer par Indiantown, elle se serait trouvée à douze milles plus loin. Il y a très peu de population dans le voisinage d'Indiantown.

100. Peut-il y avoir une population considérable sur la ligne telle que tracée ? Avez-vous vu le rapport du comité sur les terres de la couronne du Nouveau-Brunswick à propos de cette partie du pays ?—Oui, j'ai vu des chemins de fer passer dans des sections de pays exactement semblables, et ces sections se sont couvertes de moulins à scie et d'une population de fabricants de bois en peu d'années.

102. Le rapport n'en parle-t-il pas d'une manière très défavorable ? Ne dit-il pas, en réalité, qu'à l'exception d'environ deux milles et demi, il est impossible de coloniser cette section ?—Il en parle très défavorablement.

103. Je désire que ce fait soit bien établi, car bien que M. Fleming puisse n'en pas avoir eu l'intention, il laisse croire que le chemin passe dans une région où réside une population.

104. *Par M. Lawson.*—LE chemin aurait-il été allongé si on l'eût fait passer par Indiantown ?—Oui ! il aurait été allongé d'environ dix à douze milles.

105. *Par M. Mackenzie.*—VOICI votre réponse, M. Fleming, et je suis convaincu qu'elle peut créer une fausse impression. Vous dites : "Entre Bathurst et Moncton, la ligne a été redressée de dix à douze milles, et ramenée plus près du centre de la population ?"—Oui.

106. Eh bien ! j'ai demandé à l'ingénieur de district, M. Laight, qui a parcouru toute cette ligne, et il m'a dit qu'il n'y avait pas un seul habitant sur toute cette distance, excepté dans la vallée de la Miramichi. Or, nous savons que le centre de la population sur toute cette côte est beaucoup plus rapprochée de la mer que cela ?—Ma réponse est exacte, mais elle peut créer une fausse impression. Il n'y a pas de centres de population là (en indiquant la carte). Il y a, dans le voisinage de Newcastle, un groupe de villages, contenant peut-être dix mille âmes en tout. Il y a des villages près de Richibouctou, et dans cette direction. Cette ligne, telle que maintenant construite, est plus rapprochée de la population de la Miramichi que la ligne de major Robinson.

107. (Examinant la carte.)—Tirez-vous la ligne de Shédiac à Moncton, et traversez-vous cette ligne ?—Sur sept à huit milles.

108. Celle du major Robinson ne se rencontrait-elle pas à ce dernier point ?—Elle traversait près de Shédiac.

109. Alors, cela ne serait-il pas plus court que de faire un détour jusqu'à Moncton sur un terrain aussi élevé ?—Si c'était là le point définitif à atteindre, oui ; mais s'il en est autrement, j'en doute beaucoup.

110. Si la ligne du major Robinson devait être suivie, il vous faudrait passer par les petits villages qui bordent le golfe, où vous ne touchez pas maintenant. La population n'est pas forte ?—Oui, mais il y en a un peu, et il faudrait y toucher.

111. *Par l'hon. M. Tilley.*—DE combien cette ligne se trouve-t-elle plus rapprochée que l'autre de St. Jean ?—De dix à douze milles.

112. *Par M. Mackenzie.*—Quant à la population dont vous parlez, la population aurait été prise par comté et se serait trouvée la même dans les deux cas. Mais vous pouvez prendre toute la population par une ligne, et aucune par l'autre, et c'est le cas ici. Dans une partie de Westmoreland et dans toute l'étendue de Kent, la ligne passe là où il n'existe pas une âme et où il n'y a aucune raison de croire qu'il s'établira jamais un seul colon, tandis que, si on la prend par la ligne du major Robinson, vous auriez une grande partie de la population de Kent et toute celle de Westmoreland.

L'hon. M. Tilley, dit :—Une très petite partie de Kent.

M. SHANLY est interrogé de nouveau.

113. *Par l'hon. M. Tupper.*—(Indiquant la carte.)—ENTRE cet endroit (Bathurst) et celui-ci (Moncton), est-il désirable de gagner huit ou dix milles, et en même temps venir plus près des centres de population et de la côte de la mer ?—Comme de raison.

114. *Par M. Mackenzie.*—Mais en supposant que les rampes de cette ligne se trouveraient être de 100 pieds au mille et qu'elle passerait à travers un pays aride, tandis que l'autre ligne passerait à travers un pays qui pourrait être cultivé, et dont aucune partie du chemin n'aurait de rampes de plus de 25 pieds au mille (et ces faits sont tirés de rapports officiels), pensez-vous qu'il vaudrait mieux passer par cette région aride plutôt que par l'autre voie ?—Sous ces circonstances, je préférerais la ligne qui aurait les meilleures rampes et les meilleures conditions commerciales.

115. *Par l'hon. M. Holton.*—Toutes autres conditions étant les mêmes, la ligne la plus courte est préférable à la plus longue ?—Certainement.

M. FLEMING est interrogé de nouveau.

116. *Par l'hon. M. Tilley.*—M. Mackenzie a posé une certaine proposition, mais je comprends que vous dites que les rampes sur la ligne Robinson dépassaient 25 pieds en certains endroits—que 25 pieds ne sont qu'une moyenne ?—Oui, quant à la topographie du pays, une section est aussi bonne que l'autre, ou plutôt à peu près aussi mauvaise que l'autre.

117. *Par M. Mackenzie.*—J'ai cru comprendre que vous aviez dit que vous n'aviez jamais remonté cette vallée ?—Je l'ai traversée. Il ne s'y trouve aucune étendue de bonne terre.

118. Mais il y en a ?—Très peu, et en certains endroits, il n'y en a pas du tout.

M. SHANLY est interrogé de nouveau.

119. *Par l'hon. M. Tilley.*—J'ai compris que vous disiez que les avantages commerciaux seraient plus grands en suivant une route plutôt que l'autre ?—Non ; je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'avec de meilleures rampes et de meilleures conditions commerciales, je préférerais la route la plus longue.

120. *Par le Président.*—Ne croyez-vous pas que ce soit un avantage commercial que de relier le chemin à la mer ?

M. Mackenzie.—Mais il n'y arrive pas.

M. FLEMING est interrogé de nouveau.

121. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—JUSQU'OU les navires peuvent-ils se rapprocher de la ligne ?—A un demi-mille pour les navires de 800 tonnes ; je puis même dire de 1,000 tonnes.

122. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—Ne croyez-vous pas qu'il faudrait que les avantages commerciaux fussent bien grands pour justifier un accroissement de huit ou dix milles sur une distance de 150 milles ?—Il faudrait qu'ils fussent considérables, mais j'ai souvent fait des détours afin d'atteindre les centres de population, — c'est-à-dire, lorsque les autres conditions de la route ne s'y opposaient pas.

123. Les rampes sont-elles très difficiles sur cette partie de l'Intercolonial ?—Pas du tout. J'ai déjà dit qu'il n'existe aucune difficulté au point de vue du génie civil entre Bathurst et Moncton, à part les ponts.

124. *Par M. Mackenzie.*—Oui, mais 50 pieds au mille est une forte rampe ?—Pas du tout. Elle est plus forte que cela en certains autres endroits.

125. *Par l'hon. M. Holton.*—De Combien les rampes sont-elles plus fortes par la ligne définitivement choisie que par l'autre ?—Je ne pourrais le dire. Il est fort possible que la rampe soit exacte ; mais j'ai trouvé généralement que les rampes indiquées par le major Robinson sont des moyennes, et non pas des rampes positives.

126. *Par M. Mackenzie.*—JE me rappelle parfaitement qu'il dit que le maximum des rampes est de 25 pieds.—Il est possible que l'on aurait pu obtenir une route plus aisée d'Indiantown à Bathurst. Je ne dis pas qu'on n'aurait pas pu l'avoir ; mais la route d'Indiantown à la Baie-Verte n'aurait pas pu être plus facile que celle de Newcastle à Moncton.

127. Vous avez passé sur les plus grandes hauteurs de cette région, et les rampes sont nécessairement élevées ?—Oui ; mais nous avons évité des vallées très profondes.

128. Il n'y a pas de terrain plus élevé que celui qui a été choisi, en sorte que le major Robinson a raison?—C'est très-possible.

129. Vous admettez facilement que rien n'est plus probable qu'il ait raison?—C'est très-probable.

130. *Par M. Walsh.*—VOUS avez fait une estimation approximative des frais de construction du chemin entre Miramichi et le chemin Européen et Nord-Américain. N'est-il pas vrai que la ligne adoptée est bien moins coûteuse que les autres?—Cette estimation est donnée dans un rapport, et il n'y a aucun doute que les chiffres donnés dans ce rapport sont exacts. (Mr. Fleming lit ici un extrait de ce rapport.) D'après ce rapport, la route adoptée devait coûter \$700,000 de moins que l'autre route,—c'est-à-dire celle de Newcastle à Moncton.

131. *Par M. Mackenzie.*—LA ligne de prolongement Est a été achetée au prix de \$24,000 par mille. Savez-vous si c'était là le coût réel du chemin?—Je n'en sais rien.

132. Avez-vous fait quelque rapport à ce sujet?—Je ne le pense pas.

133. Vous avez, comme de raison, examiné le chemin avant qu'il fût acheté par le gouvernement?—Oui.

134. Les négociations de cet achat ont-elles été conduites par d'autres que par vous tant que vous avez été l'ingénieur?—Oui, on m'a demandé de faire une estimation du coût du chemin.

135. *Par l'honorable M. Holton.*—VOUS souvenez-vous de cette estimation?—Non.

136. *Par M. Mackenzie.*—ALORS on adopta la ligne de la tête de la baie?—Cette ligne a-t-elle été adoptée par vous seulement parce qu'elle vous paraissait la meilleure route, ou bien a-t-elle été adoptée en vertu de vos instructions?—Je l'ai adoptée moi-même. J'ai vu que l'on pouvait construire une ligne en suivant la rive de la baie, mais que les marées la détruiraient bientôt si on la rapprochait trop de la rive. Elles s'avancent encore plus à l'intérieur même à présent.

137. Entre Amherst et Truro, à quel endroit la ligne primitive a-t-elle été allongée?—Vous voulez dire raccourcie. Elle a été allongée dans un endroit, et nous avons gagné ici (indiquant un point de la carte.)

138. *Par M. Walsh.*—VOUS avez inspecté le chemin de fer de prolongement Est?—Oui.

139. Pensez-vous qu'il pourrait être construit pour la somme payée par le gouvernement?—Je pense que oui.

140. *Par M. Mackenzie.*—Je désire vous interroger au sujet des frais d'impression. Avez-vous fait faire les impressions dont le personnel des ingénieurs avait besoin, de votre propre mouvement, aux endroits qui vous convenaient le mieux, ou bien avez-vous reçu des instructions du gouvernement à cet égard?—Généralement je les ai fait faire là où je pouvais les avoir le mieux faites et à meilleur marché. J'en ai fait faire une partie à Halifax; la plus grande partie, je crois. A Ottawa, je suis allé chez Hunter, Rose et Cie., les croyant les imprimeurs de la Reine; mais j'ai appris ensuite qu'ils ne l'étaient pas.

Le Président dit que, à l'égard du prolongement Est, il désirerait demander à l'honorable M. Tilley si cette ligne a occupé l'attention des membres de la conférence tenue à Londres avant la confédération.

M. Holton.—Si vous entrez dans cette voie, il nous faudra appeler ici tous les membres de la conférence.

M. Tupper.—Je suppose que l'on n'aura pas d'objection à ce que je dise, pour l'information du comité, que la ligne depuis Moncton jusqu'à la frontière de la province de la Nouvelle-Ecosse a été construite par une compagnie d'entrepreneurs anglais, en vertu d'un contrat passé avec eux par M. Smith, comme membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et auquel j'ai pris part au nom de la Nouvelle-Ecosse. Nous fûmes envoyés en Angleterre par les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, dans le but d'assurer la construction de la ligne de Truro à Newcastle. Le duc de Newcastle nous dit que tout en ne voulant pas donner de garantie pour cette partie de la ligne comprise entre Truro et Moncton, à moins que le reste de la ligne ne fût construit jusqu'à la Rivière-du-Loup, si le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse voulaient faire construire le chemin entre Truro et Moncton, et si plus tard le reste de la ligne se construisait, au moyen d'une garantie, cette garantie s'appliquerait à cette partie. Sur la foi de cette dépêche, les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nou-

velle-Ecosse ont passé des contrats avec des capitalistes anglais pour la construction d'une ligne entre ces deux endroits, et il a été parfaitement entendu entre nous, M. Smith et le juge Allan, agissant pour le Nouveau-Brunswick, que si le chemin de fer Intercolonial se terminait jamais, celui-ci devait en former partie ; en conséquence, j'étais et je suis encore d'opinion que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait le droit d'établir le chemin là où bon lui semblait, et que les entrepreneurs devaient le construire là où il était tracé. J'aurais cru, après avoir pris des arrangements avec les capitalistes anglais pour la construction du chemin, que c'eût été agir avec une insigne mauvaise foi que de construire une route rivale.

M. Holton.—Savez-vous le prix de revient de cette ligne ?

M. Tilley.—Pour la Puissance ?

M. Holton.—Non. Nous le connaissons trop bien.

M. Tilley.—Environ deux ou trois cent mille piastres de plus que nous ne l'avons payé.

M. Lawson.—Vous avez payé \$24,000 par mille.

M. Holton.—On me dit qu'il a coûté \$15,000, et cest certainement un très-mauvais chemin.

M. Holton (à l'honorable Dr. Tupper).—Les entrepreneurs anglais ont-ils rempli leurs engagements?—Ils ne les ont pas exécutés d'après le contrat passé avec moi, et je n'ai pas cru devoir forcer le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à y suppléer. De fait, la compagnie a failli.

Témoïn ré-examiné.

141. *Par l'honorable M. Holton.*—M. Fleming peut-il dire au comité combien valent les terres arables dans le voisinage des villages et hameaux du Nouveau-Brunswick ? Prenons pour exemple le village de Moncton, combien y valent les terres par acre ?—Je ne pense pas pouvoir vous donner une réponse satisfaisante sur ce point ; je n'ai aucun moyen de constater cette valeur maintenant.

142. *Par l'honorable M. Anglin.*—N'y a-t-il aucun endroit, sur le chemin de fer Européen et Nord-Américain, plus rapproché que la Jonction de Painsec, pour aller à Moncton et Shédiac, auquel vous auriez pu vous rendre par une assez bonne ligne ? Non, je ne le pense pas. Il y a une crête appelée la montagne de Lutz qu'il nous fallait éviter en la tournant à l'est ou à l'ouest.

L'honorable Dr. Tupper (à l'honorable M. Holton).—Je pense que l'honorable M. Tilley serait mieux en état que M. Fleming de donner des renseignements sur la valeur des terres dans les environs de Moncton.

L'honorable M. Holton.—L'accusation portée contre le gouvernement est qu'il a payé des prix excessifs pour les terres. Il y a payé \$260 de l'acre dans le voisinage de petits hameaux, et comme l'honorable M. Tilley a contribué à en recommander l'achat, nous ne pouvons pas nous adresser à lui.

L'honorable Dr. Tupper.—Nous pourrions nous adresser à l'honorable M. Smith, qui représente le comté.

Après quelque discussion, M. Holton dit qu'il aimerait que le Sénateur McLelan fût invité à rendre témoignage devant le comité, en sa qualité de commissaire du chemin de fer. M. Holton donne lecture d'une lettre du Sénateur McLelan au sujet de sa position comme commissaire, publiée dans des rapports relatifs aux commissaires du chemin de fer Intercolonial.

L'honorable M. McLelan étant présent, est interrogé :—

143. *L'honorable M. Holton.*—VOULEZ-VOUS nous dire si, depuis le milieu de février jusqu'au milieu de mai, vous n'avez pas été ici en votre qualité de sénateur, recevant votre indemnité comme tel, et vos frais de route pour venir au siège du gouvernement et retourner chez-vous, et non pas exclusivement en votre qualité de commissaire du chemin de fer ?—J'ai été ici comme sénateur aussi bien que comme commissaire, et j'ai reçu mes frais de route et mon indemnité.

144. Etes-vous venu ici comme sénateur et comme commissaire ?—J'ai rempli les deux charges. J'étais ici comme sénateur, mais je n'aurais pas été ici durant tout ce temps si je n'eusse aussi été commissaire.

145. Ce rapport est ici devant moi, et c'est tout ce que j'en connais. En réponse à que

adresse de la chambre, il a été soumis des rapports qui représentent M. McLelan comme ayant été ici tout le temps en sa qualité de commissaire?—Je n'ai pas voulu dire que j'ai été ici tout le temps commissaire, mais pendant que j'agissais comme sénateur, j'allais à mon bureau tous les jours.

A. WALSH, Ecr., Président de la Commission et M. P., est interrogé :

146. *Par M. Mackenzie.*—JE trouve dans un certains nombre de soumissions pour chars plate-formes, que M. Clendenning offrait d'en faire 150 à \$170 chaque. Les commissaires ne lui en ont adjugé que 90 au lieu de 150, et en ont adjugé 60 à une autre personne de Londonderry, à \$10 de plus par char que ne demandait M. Clendenning. Voulez-vous dire au comité pourquoi cela?—M. Clendenning n'offrait par sa proposition que de les livrer à la Rivière-du-Loup et en conséquence les frais de transport des chars de la Rivière-du-Loup à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick aurait dépassé \$10. Les commissaires et le gouvernement ont cru qu'il valait mieux faire construire ces chars plate-formes dans les provinces où ils devaient être employés, plutôt que d'avoir à les transporter par eau d'une province à l'autre. Elles étaient nécessaires à la construction du chemin de fer.

147. Vos annonces mentionnaient-elles que les chars devaient être livrés?—Oui.

148. Je vois que Hamilton Frères ont offert de construire 200 chars-fermés. Les commissaires leur en ont adjugé 150 à \$719. Ils ont adjugé les 50 autres à MM. Gough et Hunter, de Chatham, à \$735, ou \$16 par char de plus qu'à MM. Hamilton Frères. Comment expliquez-vous cela?—C'est pour la même raison que dans le cas précédent. Les frais de transport des chars d'Ontario au Nouveau-Brunswick auraient été de plus de \$16 chacun.

149. Les spécifications sont-elles ici?—Non, mais elles seront apportées demain.

150. *Par l'honorable M. Anglin.*—LES commissaires ont-ils recommandé l'acceptation des soumissions les plus élevées en premier lieu?—Mon impression est que nous avons adjugé un certain nombre de chars à Clendenning et Hamilton, et que nous avons permis aux soumissionnaires d'en bas de prendre le reste au même prix; mais après quelque correspondance avec eux dans laquelle ils nous dirent qu'il leur fallait importer leur bois d'Ontario, il leur fut accordé un prix un peu plus élevé.

151. *Par M. Mackenzie.*—AJOUTÉ à leurs soumissions?—Non! non! Il était plus bas que leurs soumissions.

152. *Par l'honorable M. Holton.*—JE désirerais poser quelques questions au sujet des contrats relatif aux locomotives. Je vois dans le rapport des commissaire du 5 juillet 1870, que des soumissions ayant été demandées, elles furent reçues en mars. Le rapport dit ensuite que les soumissions venant des Etats-Unis étaient toutes trop élevées. Il en est de même de celles venant de Belgique. La compagnie de locomotives du Yorkshire fit la plus basse soumission, à \$11,575 par locomotive; mais les commissaires disent qu'ils ne purent l'accepter, parce que de bonnes locomotives ne pouvaient être faites à un prix aussi réduit, les constructeurs ayant à couvrir les frais de transport et les droits. Or, je voudrais savoir si les commissaires avaient des renseignements sur l'habileté de la compagnie du Yorkshire à remplir le contrat qu'elle pourrait faire avec les commissaires du chemin de fer Intercolonial?—Nous n'avions aucune raison de croire que la compagnie ne pourrait pas remplir son contrat, mais elle ne disait pas qu'elle se chargerait des frais de transport et du paiement des droits.

153. Mais vous dites que le contrat devait inclure ces frais?—Nous croyons que c'est là l'interprétation à donner à la soumission, et en conséquence elles ne pouvaient pas être livrées à ce prix, droits payés.

154. La compagnie de locomotives du Yorkshire est parfaitement en état de remplir tous les engagements qu'elle peut contracter, et les commissaires ne se sont pas enquis de son habileté à le faire, mais en ont seulement douté parce que la prix demandé était trop bas. La plus basse des soumissions canadiennes était celle de Gilbert et Cie., de Montréal. La plus basse ensuite venait d'une compagnie d'Halifax, et venait ensuite celle de la compagnie canadienne de fabrication de locomotives de Kingston, qui demandait \$12,800 par locomotive, tandis que MM. Gilbert et Cie. offraient de les livrer à \$12,000 chaque. Il paraît donc que les commissaires ayant demandé des soumissions, rejettent la plus basse, venant d'une compagnie dont ils n'avaient aucune raison de mettre la capacité en doute, et font une convention parti-

culière avec deux autres particuliers qui demandaient davantage. Je vois en consultant la liste des soumissions que, outre la compagnie du Yorkshire, dont la soumission de \$11,575 a été rejetée parce qu'elle était trop basse, nous avons la soumission de M. Gilbert, de Montréal, à \$11,850, que l'on dit avoir été retirée. Je demanderai à M. Walsh de produire à la prochaine séance du comité, la lettre par laquelle M. Gilbert retire sa soumission. Nous avons ensuite la soumission de la compagnie de locomotives de Rhode Island, à \$12,000, dont il n'est pas du tout question dans le rapport, ce qui fait \$500 de moins que ne demandait M. Gilbert, et \$425 de plus que la soumission de la compagnie du Yorkshire, que l'on supposait ne pas pouvoir remplir son contrat parce que le prix demandé était trop bas.

Le Président.—Où devaient-elles être livrées ?

M. Holton.—Nous devons supposer que c'était à l'endroit mentionné dans la demande de soumissions. Il n'est pas du tout question de cette soumission de \$12,000 dans le rapport. Savez-vous que l'un des commissaires est fortement intéressé dans la fabrique de locomotives de Kingston, à qui le contrat a été adjugé ?—Je n'en sais rien.

155. Doutez-vous de ce fait ?—C'est là une expression d'opinion.

156. L'avez-vous jamais entendu dire ?—J'ai entendu dire il y a quelques années que c'était le cas, mais j'ai appris ensuite qu'il avait vendu ses parts dans la compagnie.

L'honorable Dr. Tupper.—Je pense que M. Brydges devrait être appelé. Je puis seulement dire que si tel est le cas, j'en étais, en ma qualité de membre du gouvernement, parfaitement ignorant. Si c'est le cas, le comité aimerait peut-être à avoir des explications.

157. Pourquoi avez-vous passé sur la soumission de la compagnie de Rhode Island ?—Mon impression est qu'elle voulait les livrer en entrepôt, mais je consulterai les documents.

158. On m'a donné à entendre que la soumission de M. Gilbert n'a pas été retirée, mais que les commissaires lui en avaient adjugé si peu qu'il ne jugeait plus avantageux d'accepter le contrat. Il avait soumissionné pour 13 ou 20, ou un nombre assez élevé, et après avoir espéré qu'on lui adjudgerait cette quantité, il apprit vers le milieu de l'été qu'on ne lui en donnerait que cinq à construire, et il ne retira pas sa soumission, mais refusa d'en accepter si peu. La transaction a *primâ facie* très mauvaise mine ?

A l'égard de M. Gilbert, de Montréal, nous fûmes informés qu'il n'avait jamais construit de locomotives, et que ce n'était qu'un essai qu'il faisait pour étendre ses affaires ; et notre impression fut qu'avec une soumission aussi basse, nous ne pourrions, sous ces circonstances, lui adjuger le contrat avec sûreté.

159. *Par M. Mackenzie.*—La compagnie d'Halifax avait-elle déjà construit des locomotives auparavant ?—Je crois que oui.

160. On m'a donc mal renseigné. Combien lui en a-t-on adjugé ?—Dix.

L'honorable M. Holton.—Cinq locomotives seulement ont été adjugées à M. Gilbert, et il n'a pas jugé nécessaire de faire les frais d'installation nécessaires pour en construire si peu. Il se proposait d'installer ses ateliers convenablement pour l'ouvrage si on l'eût traité avec justice, et il avait raison de croire qu'il pouvait avoir le contrat honorablement. Personne en Canada n'est en mesure de mieux établir que lui les frais de construction d'une locomotive. S'il n'était pas capable de construire de bonnes locomotives, je ne vois par pourquoi on voulait lui en faire faire cinq mauvaises. S'il ne pouvait pas en faire dix ou vingt, il ne devait pas être chargé d'en faire cinq.

M. Anglin.—Où ont été construites les locomotives du chemin de Pictou ?

Dr. Rupper.—A Kingston.

(Après une courte discussion au sujet de la capacité de M. Gilbert à remplir le contrat.)

Le Président dit.—Je comprends que les commissaires voulaient en adjuger cinq à chacun des soumissionnaires, et M. Gilbert se retirant, ils en ont donné dix à la compagnie d'Halifax.

161. *Par l'honorable M. Holton.*—M. Gilbert a-t-il retiré sa soumission en donnant pour raison que vous ne lui en aviez adjugé que cinq ?—Je n'ai pas compris cela par sa lettre.

162. *Par l'honorable M. Anglin.*—Qui les commissaires ont-ils consulté au sujet de la position des soumissionnaires pour les rails et au sujet de leur qualité avant d'accepter les soumissions ?—La position des soumissionnaires est une chose de notoriété publique. Ils sont

connus comme grands fabricants, et, d'après tous les renseignements que nous avons, leur crédit est très élevé.

163. *Par l'hon. M. Holton.*—Il y a deux choses à considérer : la position des soumissionnaires et la qualité de leurs produits. Vous êtes-vous enquis de ces deux points?—Nous n'avons pas pris de renseignements particuliers sur ces deux points, les soumissionnaires étant suffisamment connus comme fabricants, et nous savions qu'ils pouvaient parfaitement remplir les contrats dont ils se chargeaient. Ils ont déjà fourni des lisses d'acier pour des chemins de fer en Canada.

164. *Par l'hon. M. Anglin.*—Vous ne leur avez pas donné d'échantillons comme modèles?—Leurs rails sont sujets à l'essai.

165. Mais il y a tant de qualités d'acier. Mon impression est qu'il devrait y avoir un modèle.—Non ; les rails sont sujets à l'inspection d'une personne désignée par les commissaires. Nous n'avions pas d'échantillon de rail d'après lequel les leurs devaient être faits.

166. *Par M. Bolton.*—L'ingénieur en chef a fait un tout rapport sur les rails qui conviennent à ce pays. Les rails sont-ils de l'espèce recommandée par lui?—Les rails sont fabriqués conformément à des instructions données à l'inspecteur, et ils doivent être faits sujets à cette inspection.

167. Ces instructions sont-elles données avec les rapports des ingénieurs?—Les instructions ne sont pas encore données.

Le comité délibère et s'ajourne à lundi prochain, à dix heures et demie.

SALLE DE COMITÉ,

Lundi, 27 mars 1871.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HON. SIR FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B., *Président.*

L'hon. M. Anglin,	M. Crawford (Leeds),	M. Mackenzie,
L'hon. M. Holton,	M. Dufresne,	M. Morrison (Niagara),
L'hon. M. Tilley,	M. Fortin,	M. Robitaille,
L'hon. M. Tupper,	M. Gibbs,	M. Ryan, (King's, N.-B.),
M. Bolton,	M. Lapum,	M. Walsh,
M. Carmichael,	M. Lawson,	M. Young.

Le comité poursuit son enquête sur les dépenses se rattachant à la commission.

M. WALSH est interrogé de nouveau.

L'hon M. Holton.—Dit qu'il remarque que la compagnie de locomotives du Yorkshire avait soumissionné pour toutes les locomotives à \$11,775 chaque, et qu'on l'informe qu'elle est la meilleure compagnie anglaise.

168. *Par M. Mackenzie.*—Les soumissions disent-elles où les locomotives devaient être livrées ?

M. Holton.—Conformément aux annonces, je suppose.

Réponse.—Livrées ici, droits acquittés.

169. *Par l'hon. M. Holton.*—LES commissaires ont rejeté la soumission parce qu'elle était trop basse, et qu'il n'y est nullement fait mention des droits ou de l'entrepôt?—La soumission comprend la livraison et le paiement des droits. Les renseignements que nous avions étaient que jamais des locomotives comme celles que nous voulions avoir n'avaient été construites pour cette somme, et de fait qu'elles ne pouvaient pas être.

170. Il n'y a que quelques années les meilleures locomotives (et je n'en ai pas vu produire de meilleures depuis) pouvaient être obtenues à meilleur marché. La compagnie du Yorkshire est un immense établissement et construit une locomotive ou plus par jour. En

tenant compte de l'étendue de ses opérations, elle pouvait faire des locomotives à meilleur marché que des compagnies moins importantes. Il est certainement extraordinaire de voir qu'on l'a mise de côté parce que sa soumission était basse.—Je pense que le meilleur plan serait, au sujet du prix des locomotives, de regarder aux soumissions du chemin de fer Grand Occidental pour les locomotives déjà en usage. Pour celles qui ont servi deux ans et plus, il demande plus ce que nous payons pour des neuves.

171. *Par M. Mackenzie.*—Dois-je comprendre que vous dites que la seule raison pour laquelle vous avez rejeté la soumission de la compagnie du Yorkshire est qu'elle était trop basse ?—Nous avons cru que nous ne pouvions pas avoir un bon article pour cette somme ; que si nous donnions un contrat à ce prix, nous aurions un article inférieur.

172. Avez-vous rejeté quelques soumissions pour la construction des travaux du chemin parce que vous les pensiez trop basses ?—Nous avons passé sur des soumissions plus basses que celles que nous avons acceptées.

173. Ce n'est pas ce que je vous demande. Avez-vous rejeté des soumissions parce que vous les croyiez trop basses ?—Nous n'avons pas donné cela comme raison de notre refus, bien que ce fait eût une influence sur notre décision.

174. Mentionnez un cas ?—Il me faudrait consulter les documents d'abord.

175. Citez un exemple du rejet de soumissions pour la construction des travaux parce que les commissaires les trouvaient trop basses ?—Je regarderai les soumissions et vous donnerai une réponse demain.

Le président.—Je crois qu'il y a un grand nombre de ces cas.

Le témoin.—On nous a dit que si nous accordions le contrat à cette compagnie, les locomotives ne seraient pas construites par elle.

176. *Par l'hon. M. Holton.*—PAR qui ?—Une partie des matériaux entrant dans ces locomotives aurait été envoyée en ce pays, et elles auraient de fait été construites par Livesay, de la Nouvelle-Ecosse.

177. De qui tenez-vous ce renseignement ?—De M. Livesay lui-même.

178. Cela ne se trouve dans aucun des documents qui nous ont été soumis.—On me l'a simplement dit.

M. Mackenzie.—IL faudrait soumettre cela par écrit au comité. C'est une chose très inconvenante de laisser régler une pareille question sur un simple oui-dire.

179. Avez-vous obtenu d'autres renseignements au sujet de la compagnie de Rhode-Island, qui a soumissionné pour quarante locomotives à \$12,000 en or ?—Il n'est aucunement fait mention de cette soumission dans le rapport des commissaires au conseil privé, ni des raisons pour lesquelles elle a été rejetée par eux. C'est la plus basse soumission à part celle de M. Gilbert pour quarante, et celle de la compagnie du Yorkshire pour quarante, que vous eussiez devant vous. Vous ne donnez aucune raison pour laquelle vous l'avez rejetée ?—Mon impression est qu'il existe une correspondance au sujet de cette soumission. J'y regarderai et verrai s'il y est question de la livraison ou des droits de douane.

180. *Par l'hon. M. Holton.*—VOICI la soumission d'une compagnie de New-Jersey qui n'a pas figuré dans la liste ni dans le rapport au conseil. Elle est datée du 7 juillet. Elle demandait \$12,000 chaque pour toute la quantité.

M. Mackenzie.—Quelle est cette compagnie ?—La soumission est signée R. S. Grant, Paterson, N. J. Il n'en est pas fait mention ni des raisons qui l'ont fait rejeter. Je vois aussi que la compagnie de Kingston a demandé \$12,800 et la compagnie du Nouveau-Brunswick, à laquelle une partie de l'ouvrage a été adjugée, à \$13,000, et qu'un arrangement particulier a été fait avec elles trois ou quatre mois après la réception des soumissions à \$12,000 chacune. En premier lieu, j'aimerais savoir la cause du délai de mars à juillet dans la décision des commissaires sur les soumissions ; et en second lieu, pourquoi les commissaires ont laissé de côté des soumissions plus basses pour faire des arrangements particuliers avec ces deux compagnies et à des prix différents de ceux demandés par leurs soumissions ?—La principale raison du délai était la conviction des commissaires qu'ils avaient amplement le temps de faire faire les locomotives avant qu'elles fussent requises.

181. Était-il juste pour les soumissionnaires de les tenir aussi longtemps en suspens ?—Je ne pense pas que le retard ait nui à leurs soumissions. Quant aux arrangements

particuliers, comme vous les appelez, avec la compagnie de Kingston et avec Montgomery, d'Halifax, les commissaires ont cru qu'ils agiraient dans les intérêts du pays s'ils pouvaient faire faire ces travaux en Canada sans que le gouvernement y perdît ; qu'en encourageant les industriels du Canada, c'était servir le pays, puisque l'ouvrage pouvait être fait au même prix.

182. Mais vous avez payé \$500 de plus que ne demandaient les compagnies du New-Jersey et du Rhode-Island, et \$900 de plus que ne demandaient la compagnie du Yorkshire.— Cela dépend, je crois, des conditions de leurs soumissions.

183. Nous avons aujourd'hui les soumissions, et l'on vient maintenant nous dire qu'il existe une correspondance qui en a modifié les conditions ?—Je n'ai pas examiné cette correspondance.

184. *Par l'honorable M. Holton.*—DOIS-JE comprendre, M. Walsh, que les commissaires ont refusé la soumission de la compagnie du Yorkshire, parce qu'une partie de l'ouvrage devait se faire à la Nouvelle-Ecosse ?

M. Holton fit l'observation suivante :—D'après la raison qui vient d'être donnée de l'acceptation d'une autre soumission, le contrat eut dû lui être adjugé.

Le Président.—J'ai compris que la raison était que les locomotives ne pouvaient être exécutées pour ce prix, qu'elles devaient être envoyées et montées à la Nouvelle-Ecosse.

185. *Par l'honorable M. Holton.*—PENSEZ-VOUS que si les commissaires eussent été disposés à favoriser les fabricants canadiens, de préférence à ceux de l'Angleterre ou des Etats-Unis—préférence qui eût été [d'assez bonne guerre au point de vue politique, mais les commissaires n'ont pas le droit de décision en matière politique—pensez-vous, dis-je, qu'une mention à cet effet eut dû être faite dans l'annonce ? Ne pensez-vous pas qu'il était injuste de demander des soumissions de tous les pays, et d'alléguer ensuite que parce qu'elles étaient étrangères les compagnies qui ont fait les plus basses soumissions ne pouvaient avoir droit à l'entreprise ? N'aurait-on pas dû dire cela tout d'abord ?—Il est indubitable que si l'on n'eût demandé des soumissions qu'en Canada, nous n'aurions pas pu faire faire l'ouvrage à aussi bon marché.

M. Holton répliqua :—Ainsi, vous n'avez fait appel à ces personnes que pour arriver à vos fins.

186. *Par M. Mackenzie.*—Vous dites que les soumissions pour les locomotives du Grand Occidental sont plus élevées que celles faites par les compagnies mentionnées ?—Elles étaient aussi élevées. Vous avez devant vous une longue liste de ces locomotives, laquelle indique le temps qu'elles peuvent durer, et donne, je pense, d'assez complets renseignements sur cette question.

187. Voici la liste. Il y a une locomotive à \$2,160 ; une à \$2,400 ; douze à \$3,200 ; vingt-sept à \$4,400 ; dix-huit à \$5,400 ; deux à \$6,500 ; cinq à \$11,000 ; six à \$11,500, et six à \$12,500 ; mais de cela je ne dois pas inférer que vous n'auriez pas été justifiable d'entrer en marché avec la compagnie du Yorkshire ? Prenons celles offertes à \$2,000 ou \$3,000 : pensez-vous que les commissaires eussent été justifiables de les prendre.

188. *Par l'honorable M. Holton.*—D'après votre exposé, j'ai compris que par les soumissions du Grand Occidental vous n'aviez pas payé trop cher les locomotives que vous avez achetées, mais si cet exposé a quelque valeur, c'est qu'il démontre tout le contraire ?—Prenez le dernier prix mentionné par M. Mackenzie, —quel a été le prix payé dans ce cas ?

189. *Par M. Mackenzie.*—Justement, mais il n'a pas été fait de soumissions pour des locomotives comme celle-là ?—Je ne sais rien quant à cela. Les locomotives pour lesquelles on a fait des soumissions auraient été bien supérieures.

190. Dans tous les cas, il est admis que des personnes dignes de confiance et exerçant cette industrie ont fait une soumission, et je ne crois pas que les commissaires puissent se justifier d'avoir refusé cette soumission pour le motif qu'elles n'étaient pas au fait de l'entreprise dont elles voulaient se charger. Cela paraîtrait extraordinaire, car, dans ce genre d'industrie, ce sont des principaux fabricants du monde, et cependant, nous voyons que le seul motif allégué pour rejeter leur soumission est que les locomotives auraient été inférieures parce que la soumission est peu élevée. S'il y a des devis, l'ouvrage doit être livré selon leurs prescriptions. S'il y a danger qu'un ouvrage inférieur soit livré, toutes les compagnies sont sujettes à la même tentation, mais lorsqu'une compagnie a une réputation à soutenir, il y a moins de

danger qu'elle fabrique un article inférieur. On est pas excusable de faire une semblable imputation à l'égard d'une compagnie comme celle-là, — sans preuve capable de la justifier. Quant aux assertions verbales de personnes irresponsables, on ne devrait pas s'y arrêter.

Le témoin réplique. — L'argument que vient d'employer M. Mackenzie est en pleine contradiction avec ceux précédemment formulés contre les commissaires, car on les a accusés d'avoir passé des contrats sans s'enquérir de la position des contractants, et maintes fois l'on a dit que nous acceptions de trop basses soumissions, de sorte que l'argument porte à faux.

M. Mackenzie. — Sur le premier point, vous vous trompez. Je n'ai jamais fait les accusations que vous dites.

Le témoin réplique. — Ces assertions ont fréquemment été faites, par d'autres sinon par vous.

M. Mackenzie. — Il n'y a aucune analogie quant au premier fait; et pour le second, vous n'osez pas dire que les renseignements que vous aviez obtenus vous justifiaient de conclure que les soumissionnaires étaient incapables de remplir leurs contrats. Là est toute la question. En supposant qu'il soit vrai que vous ayez constaté que les soumissionnaires n'étaient pas en mesure d'exécuter l'entreprise, vous auriez été justifiables de rejeter leurs soumissions, mais vous ne l'êtes pas dans ce cas-ci.

M. Anglin. — Il y a aucune analogie, parceque la compagnie du Yorkshire est une des premières de l'Angleterre, et il est absurde de supposer qu'elle n'eût pas livré 150 locomotives au prix de sa soumission. En premier lieu, on considère que les prix n'étaient pas suffisamment élevés pour garantir une bonne confection. L'on a dit ensuite qu'il y avait quelque doute quant à savoir si les locomotives seraient livrées en franchise ou en entrepôt, mais, plus tard, il s'est trouvé que les matériaux devaient être expédiés en ce pays et que la construction se ferait par Livesay, de la Nouvelle-Ecosse, ce qui règle la question quant à savoir si elles devaient être livrées en franchise.

191. *Par M. Young.* — Quelle est la différence entre le prix de la compagnie du Yorkshire et celui du contrat adjugé?

M. Mackenzie répond : — Celui de la compagnie du Yorkshire était de \$11,775, et celui de l'autre, \$12,500.

L'honorable M. Holton, s'adressant au comité. — Je crois que nous possédons maintenant tous les faits que nous pouvons avoir à l'égard de cette affaire. Il est démontré que les commissaires ont demandé en janvier des soumissions dont l'ouvrage devait être livré en mars. Que dans le mois de juillet ils ont fait rapport au conseil privé, annonçant qu'ils avaient décidé de passer contrat avec une compagnie de Glasgow pour une partie des locomotives, aux prix de sa première soumission ou l'équivalent avec la compagnie de locomotives de Kingston pour un autre nombre, et avec Montgomery d'Halifax, pour un autre nombre, à un prix non spécifié dans leur soumission respective, mais excédant celui de soumissionnaires tout à fait dignes de confiance, et cela pour la raison qu'ils considéraient à propos d'agir ainsi dans l'intérêt du public — c'est-à-dire qu'ils se sont constitués eux-mêmes juges de la politique de ce pays — et que dans ce but, ils ont cru devoir payer plus cher afin de faire construire les locomotives dans le pays. Je crois pouvoir parler maintenant des assertions faites ici, vendredi, au sujet de la soumission de M. Gilbert. Les commissaires allèguent qu'elle a été retirée lors du décès de M. Morland, qui était sa caution, mais si l'on eût décidé de cette soumission dans le temps voulu et selon les principes de la justice, le contrat eût été adjugé à M. Gilbert pour tout le matériel roulant avant le décès de M. Morland, et à un prix moins élevé que celui des contrats adjugés à d'autres personnes par les commissaires.

M. Walsh. — Voici copie de la lettre de M. Gilbert retirant sa soumission.

M. Holton fait part au comité que samedi il a reçu de M. Gilbert un télégramme, l'informant qu'il avait dû retirer sa soumission après la mort de M. Morland; et que le 5 juillet, M. Gilbert avait écrit comme suit au sujet d'une soumission qui aurait dû être acceptée en mars : —

OTTAWA, 5 juillet 1870.

C. S. Ross, Ecr.,

Secrétaire, chemin de fer Intercolonial.

MONSIEUR, — Vu le temps qui s'est écoulé depuis ma soumission, — la construction de loco-

motives et les frais additionnels qu'il me faudrait maintenant encourir pour exécuter l'entreprise par suite de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, des matériaux, de ce que coûte de plus le fret d'automne et d'hiver et de la difficulté qu'il y a de se procurer des ouvriers quand la saison est si avancée, je crois devoir retirer ma soumission et lui substituer celle-ci :—Je construirai et livrerai dix locomotives, chacune aux mêmes taux que celui de la deuxième plus basse soumission de tout établissement canadien. Sous tout rapport ces locomotives seront conformes aux devis et dessins fournis.

Je suis, etc.,

G. G. GILBERT.

M. Walsh.—Relativement aux assertions de M. Holton, je crois devoir dire que des contrats ont été donnés à un plus haut prix que ceux de quelques-unes des soumissions, et qu'il est vrai que la soumission de la compagnie anglaise est moins élevée que le prix du contrat; mais je ne suis pas prêt à admettre que ses assertions sont exactes en ce qui concerne les compagnies canadiennes. J'ai la satisfaction de savoir que la correspondance qui existe démontrera que l'on faisait certaines conditions quant à la livraison en entrepôt. Je suis sous cette impression, et dans le cas où elle serait fondée, l'assertion de M. Holton ne s'appliquerait qu'aux compagnies anglaises.

M. Holton.—Je trouve vraiment extraordinaire que les commissaires n'aient pas fait rapport au conseil privé des motifs qui les avaient portés à rejeter les soumissions d'établissements aussi bien connus que les usines de Rhode Island et Paterson. Je ne vois aucune raison qui ait pu engager les commissaires à rejeter la soumission de la compagnie du Yorkshire, qui était moins élevée que les prix du contrat adjugé.

M. Crawford.—L'autre jour, on a demandé à M. Fleming s'il s'était fait une idée de l'époque où le chemin serait terminé. Quelle est l'opinion des commissaires à cet égard?

Hon. M. Holton.—Leur rapport dit qu'il sera terminé en 1872. (M. Holton a lu dans ce rapport qu'en 1872 l'on serait en voie de poser les rails sur toute la ligne.)

Dr. Tupper.—Cela ne dit pas tout à fait qu'il sera terminé en 1872.

Hon. M. Holton.—Nous savons tous que la pose des rails demande peu de temps, et que lorsqu'ils sont posés le trafic commence.

M. Walsh.—Je désire dire quelques mots à l'égard des terrains achetés à Moncton. Vendredi, M. Holton a dit que 50 acres de terre arable, c'est ainsi qu'il l'a désigné, avaient été achetés à raison de \$260 l'acre.

M. Holton.—N'EST-CE pas le cas?

M. Walsh.—Non.

M. Holton.—Alors, votre rapport est inexact?

M. Walsh.—L'erreur dans laquelle l'honorable monsieur est tombé vient de ce qu'il a pris les 50 acres comme étant tous de terre arable, tandis qu'une partie se compose de propriétés, de village sur lesquelles se trouvent des bâtiments. Des \$13,000 payées pour la propriété, seulement un peu moins de \$8,000 ont été pour terrains; la balance a passé pour les édifices; et quant aux terrains même, environ \$150 l'acre est le plus haut prix d'aucun de ceux que l'on peut désigner comme terre arable. Ayant visité les lieux moi-même, je puis dire que ce prix ne me paraît pas excessif. Les terrains sont admirablement situés pour les besoins de l'entreprise; ils sont parfaitement planes et d'une qualité très supérieure. Maintenant, pour ce qui est de la position des personnes dont nous avons acheté des terrains, nous avons pris d'elles toute l'étendue qu'elles avaient et dont elles auraient pu disposer avec profit comme lot d'habitation, et cela dans le but d'en faire le centre des ateliers, dans le cas où, comme je le présume, cette localité prendrait du développement. On verra que l'on a pris une partie considérable de propriétés de village et que l'on a payé au-delà de \$5,000 pour bâtiments.

M. Holton.—J'admets que ce que l'on vient de dire à l'égard des bâtisses modifie beaucoup la question, mais qu'il ne saurait en être de même par rapport aux terrains désignés comme propriétés de village. Nous savons trop ce que sont les petits hameaux en ce pays pour croire que les terrains, parce qu'ils sont situés dans un village de cinq ou six cents habitants,

doivent être d'une bien plus grande valeur, mais si des bâtiments pour une valeur de \$5,000 ont été pris avec les terrains, je reconnais que cela diminue *pro tanto* le prix de revient de ces derniers.

M. Walsh.—Lié à cette affaire, il est un autre point que je désire ne pas passer sous silence : c'est que l'on a donné à entendre, mais je ne saurais dire si on l'a fait distinctement, que l'un des commissaires était intéressé dans cette acquisition.

M. Holton.—Je n'ai rien entendu dire de semblable devant le comité.

M. Walsh.—Dans tous les cas, le bruit en a été répandu, et j'ai apporté avec moi un extrait des titres à ces terrains.

M. Holton.—J'en ai ouï parler au dehors, mais il n'en a pas été fait mention en comité.

L'hon. Dr. Tupper.—Comme l'on a beaucoup parlé du prix exorbitant payé pour ces terrains, j'ai suggéré l'autre jour que la question fût soumise à quelque personne qui connût leur valeur. Le député du comté (M. Smith) où se trouvent ces terrains est ici, et je désirerais lui demander s'il pense que le prix payé pour leur acquisition est exorbitant ?

M. Holton.—Peut-être M. Smith n'est-il pas au fait du point où en est l'enquête de ce comité. Parmi les pièces apportées figure un item de \$13,000 pour 50 acres de terre pour les besoins du chemin de fer à Moncton, et la question que j'ai faite aux commissaires était à l'effet de savoir si \$260 l'acre, qui serait le coût moyen, était un prix raisonnable pour des terres en culture dans le voisinage de Moncton. Je ne donne ici ces explications que pour préparer M. Smith à répondre à la question du Dr. Tupper.

M. Smith.—J'ai su que le prix des terres en culture était de \$150 l'acre. Je ne crois pas ce prix exorbitant. Je connais ces terrains; ils sont dans la plus belle condition de culture, clôturés d'une manière bien dispendieuse et complètement drainés.

M. Walsh.—Vous pourrez voir que les évaluateurs ont porté leur prix, à part des bâtisses, de \$29 à \$133 l'acre.

M. Smith.—Je ne trouve pas ce prix exorbitant.

M. Holton.—Par le rapport des évaluateurs, je ne puis trouver \$5,000 pour bâtiments.

M. Mackenzie.—Je demanderai à M. Walsh si les commissaires ont pensé à faire faire le matériel roulant de manière à faciliter la modification de la voie, dans le cas où la jauge étroite serait quelque jour adoptée ?—Non.

M. Mackenzie.—Je fais cette question parce qu'il est bien connu que des compagnies de chemin de fer, dans la prévision d'un changement de jauge, ont fait construire leur matériel roulant de façon à faciliter ce changement. Je tiens de la meilleure autorité que ce changement pourrait s'opérer à moitié moins de frais si l'on prend les mesures propres à cette fin en faisant construire le matériel roulant. (*M. Tilley*—Il n'y a aucun doute à cet égard.)

193. *Par M. Mackenzie.*—NE serait-il pas sage de prendre maintenant des mesures à cet effet ?—Je crois que c'est là une question très importante.

194. Je suis surpris que les commissaires n'aient pas pris la chose en considération ?—Nous agissons en vertu de la loi.

195.—VOUS agiriez de même en mettant à effet la recommandation que j'ai faite. J'ai eu un long entretien avec l'une des premières autorités du pays, de laquelle j'ai obtenu les renseignements que je viens de mentionner.

Dr. Tupper.—S'il est vrai que les locomotives peuvent être construites de manière à permettre de rétrécir ensuite la voie à peu de frais, comparativement, il va sans dire qu'il serait à propos de les faire construire ainsi.

M. Gibb.—On construit maintenant les wagons pour différentes jauges.

M. Mackenzie.—Ce que je tiens à démontrer, c'est l'opportunité de prendre les mesures voulues pour rendre facile le changement de jauge.

M. Gibb.—Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Walsh.—Au bureau des brevets, samedi, une personne m'a montré un modèle destiné à affectuer facilement un changement de jauge. On emploie un autre genre d'essieu.

M. FLEMING interrogé de nouveau.

196. *Par M. Mackenzie.*—Je désire vous faire quelques questions relatives à la section

No. 20. J'ai remarqué que la soumission de Jackson, acceptée en dernier lieu, est d'environ \$92,000 plus élevée que celle d'Ellis et Cie. Il y a eu deux soumissions intermédiaires; Ellis et Cie., \$512,000, je crois; une autre à \$546,000; une autre à \$567,000, tandis que celle acceptée, est, je crois, de \$612,000. Dans tous les cas, il y avait une différence de \$92,000, différence très-considérable, et je désire vous demander quelle était votre estimation, d'après vos états de quantités?—J'ai fait deux estimations, l'une maximum et l'autre minimum. La première s'élevait à \$683,565, et l'autre à \$493,788.

197. Pouvez vous nous indiquer les principaux items?—Non, pas maintenant.

M. Mackenzie.—J'ai examiné l'état des quantités au bureau de l'ingénieur, et j'ai été étonné de l'extravagance qui avait présidé à la passation des contrats. Il me paraît tout-à-fait injustifiable d'avoir donné un contrat dont le prix excède de \$92,000 la première soumission acceptée. Les travaux de génie n'offrent aucune difficulté digne de mention. Le pont n'est pas une construction difficile autrement que par sa grande longueur. Je suis très-surpris que l'ingénieur-en-chef n'ait pas fait rapport à ce sujet.

M. Holton.—M. Mackenzie ignore peut-être qu'il ne lui a pas été donné occasion de faire rapport sur ces soumissions.

M. Fleming.—A l'heure qu'il est, je n'ai pas encore vu ces soumissions.

M. Tilley.—Le rapport des commissaires, relatif à ces soumissions, est ici.

198. Votre estimation moyenne serait de \$588,000?—Oui.

M. Mackenzie.—Et la somme adjugée est d'une moyenne d'environ \$56,000.

199. *Par le Président.*—M. Mackenzie a affirmé que sous le rapport du génie, les travaux de cette section n'offraient aucune difficulté. Ne vous êtes-vous pas très-fortement prononcé sur l'absolue nécessité de se donner ces travaux à des entrepreneurs expérimentés, que ces taux étaient tels qu'il était quasi impossible de se faire une idée de ce qu'ils coûteraient, et que vous étiez d'avis qu'il fallait bien prendre garde d'en confier l'exécution à un soumissionnaire demandant à un bas prix?—Je me suis exprimé en ce sens bien des fois.

200. *Par le Dr. Tupper.*—QUANT à cette section, n'avions nous pas un rapport spécifique de vous?—Il est tout probable.

M. Holton.—Par l'examen de ces documents, je vois que le gouvernement a rejeté votre recommandation parce que l'entrepreneur s'était associé un autre entrepreneur, fait qu'il considéra comme équivalant à une nouvelle soumission, et il la refusa en conséquence. Le contrat fut en dernier ressort adjugé à Brooks et Cie., à \$30,000 de plus que le prix de la soumission Ellis et Cie., et à une très-forte somme de plus que celle de Jackson. Dans ces papiers, ce qui me frappe le plus, c'est le rejet de la soumission Jackson, après que ce dernier eut fait droit à la seule objection que l'on apportait à sa première soumission, c'est-à-dire de s'être associé à des personnes contre lesquelles il n'existait aucune plainte,—afin de donner le contrat à Brooks et Cie., à un prix plus élevé.

Le Président.—Cela fut fait délibérément, par principe, et nous sommes prêts à soutenir que nous avons bien agi. Permettre à des personnes qui avaient fait une soumission élevée de devenir parties à un nouveau contrat avec des individus dont la soumission avait été reconvenue trop basse n'eût pas été agir d'après un principe sage.

M. Holton.—Les commissaires firent rapport en ce sens, mais le gouvernement rejeta leurs conclusions. De la part d'une partie de la commission et du gouvernement, il semblait y avoir désir bien arrêté de confier ces travaux à Ellis et Cie., mais la chose n'ayant pu se faire, on parut ensuite désirer aussi ardemment que l'entreprise fut donnée à Brooks et Cie., du Nouveau-Brunswick, dont la soumission était plus élevée que celle de Jackson.

Dr. Tupper.—Si l'honorable préopinant veut examiner cette question à un autre point de vue, il verra que le gouvernement avait une très-bonne raison de désirer que le contrat fût adjugé à Ellis et Cie., celle d'accepter la plus basse soumission qui méritât considération. Puisque les commissaires avaient recommandé la soumission Ellis et Cie., il était très-naturel que le gouvernement se montrât disposé à l'accepter; si des garanties suffisantes étaient offertes,—vu qu'elle était la plus basse. Le gouvernement avait une raison également bonne pour rejeter le rapport des commissaires favorables à Jackson et Cie. Voici quelle était cette raison: La loi exige que les commissaires puissent faire rapport que l'entrepreneur est suffisamment habile pour garantir de l'exécution du contrat avant qu'il lui soit adjugé. Après information, le

gouvernement est resté convaincu que Jackson et Cie. n'offraient pas la garantie voulue, et la proposition qu'ils firent, pour se donner un appui, de s'adjoindre un entrepreneur qui avait estimé la valeur des travaux à une bien plus forte somme que l'adjudicataire, fut considérée par le gouvernement comme ouvrant la porte à de nouvelles soumissions.

M. Holton.—Cela a été fait pour les locomotives.

Dr. Tupper.—Je pense que le comité sera tout-à-fait convaincu de la fausseté du principe qui permettrait à un entrepreneur de faire disparaître une objection à sa soumission en s'adjoignant un associé. Pour ce qui est de l'autre observation, je comprends parfaitement que le député de Lambton soit d'opinion que pour adjuger des contrats à ce taux nous aurions dû être appuyés d'un rapport de l'ingénieur-en-chef, mais je me fais fort de dire que ce rapport se trouvera, et qu'il recommande qu'il serait plus sûr de s'en tenir à son estimation maximum plutôt qu'à la moindre.

Le Président.—Je suis presque sûr que ce sont là les termes employés.

Dr. Tupper.—Il importait tellement d'avoir d'habiles entrepreneurs que l'intérêt public se trouvait mieux servi en choisissant l'estimation maximum de préférence à la moins élevée.

M. Holton.—Le gouvernement n'a-t-il pas d'abord rejeté le rapport des commissaires favorable à Jackson et Cie., afin de donner le contrat à Ellis et Cie. ?

Dr. Tupper.—Il l'a rejeté, mais non dans ce dessein.

M. Holton.—Tel a été du moins le résultat. M. Brydges seul a différé de la majorité des commissaires en recommandant la soumission Jackson et Cie.

Dr. Tupper.—J'ignorais ce fait.

M. Holton.—Cela se voit en toute lettre par les documents. La majorité des commissaires (M. Brydges seul s'y opposant) voulait d'abord accepter la soumission Jackson et Cie. A lui seul, M. Brydges eut plus d'influence que les trois autres commissaires auprès du conseil privé, qui rejeta le rapport.

M. Mackenzie.—M. Brydges l'a signé avec les autres.

Dr. Tupper.—Je n'étais pas alors membre du gouvernement.

M. Holton.—Le gouvernement rejeta la recommandation des commissaires favorables à Jackson et Cie., et le contrat fut adjugé à Ellis et Cie., lesquels ne purent fournir leurs cautions au temps prescrit. Il est évident que le gouvernement voulait donner le contrat à ces derniers, mais ils ne donnèrent pas de cautions au jour fixé et leur soumission fut rejetée. Les commissaires retournèrent auprès du gouvernement lui faire part que Jackson et Cie. avaient remédié à ce qu'il avait reconnu de défectueux dans leur première soumission; qu'ils s'étaient associés à ces personnes à l'égard desquelles aucun doute possible ne pouvait exister quant à leur capacité d'exécuter les travaux; et cette fois encore le gouvernement rejeta la soumission Jackson et Cie. Il la rejeta premièrement en dépit du rapport des commissaires; il fit de même la seconde fois, bien que, de l'aveu de tous, ils eussent remédié à sa défectuosité, et finalement il adjuge le contrat, à un prix beaucoup plus élevé, à une société du Nouveau-Brunswick.

M. Tilley.—Cette société était sur les lieux exécutant une entreprise. Je désirerais beaucoup que nous eussions là un bien plus grand nombre d'entrepreneurs comme ceux de cette société.

M. Crawford.—M. Brooke est bien connu comme entrepreneur de chemin de fer. Il habite Brockville.

M. Mackenzie.—Qu'est devenu le contrat de M. Ellis ?

M. Tilley.—Le contrat a été rejeté parce que la caution ne l'avait pas signé. Le gouvernement s'enquit de l'affaire, et comme elle avait nécessité beaucoup de dépense, il jugea que si la caution n'avait pas signé, on devait lui donner occasion de le faire. La caution écrivit, disant qu'elle était prête à signer.

Le Président.—On lui a donné un nombre de jours dans le cours desquels elle devait signer.

M. Tilley.—Nous lui avons donné huit jours, au bout desquels elle n'avait pas signé, et le contrat a été adjugé à un autre.

M. Holton.—Quels étaient les membres de la société Ellis et Cie.

M. Tilley.—J'ai entendu dire que c'étaient M. Ellis et M. Cotton, du *Times*.

M. Holton.—Cela peut expliquer des doutes.

M. Tilley.—M. Ellis est réputé comme homme de grande expérience.

M. Mackenzie.—Ainsi, MM. Ellis et Cotton formaient la compagnie ?

M. Tilley.—On dit que M. Ellis a fait de grandes entreprises sur le Grand Tronc.

M. Mackenzie.—Comment ce fait peut-il s'expliquer à l'égard du contrat numéro deux ? Sur la liste des soumissions celle de Brown, Brooks et Ryan, pour la somme de \$642,854 ; et celle de J. J. Jackson, pour \$612,396. La soumission Jackson fut en définitive acceptée. La raison donnée est qu'il était alors associé à Brooke et Ryan.

M. Walsh.—Non.

M. Mackenzie.—La soumission Brown, Brooke et Ryan fut elle rejetée ?

M. Tilley.—Jamais.

M. Mackenzie.—Comment M. Jackson a-t-il eu la soumission Brown, Brooke et Ryan ?

M. Tilley.—Il ne l'a pas eue. Ce sont Brown et Brooks qui l'ont eue.

M. Mackenzie.—Alors c'est Brown et Brooks qui sont associés.

M. Tilley.—Non ; ils ne sont pas associés.

M. Holton.—Le contrat a été donné à Brown et Brooks à un prix encore plus élevé.

M. Président.—Je voudrais que chaque membre du comité eût pu entendre lire le rapport de l'ingénieur-en-chef sur ce contrat. Je ne connais aucun des entrepreneurs, mais je me rappelle parfaitement le rapport de l'ingénieur-en-chef, signalant l'importance de cette entreprise et l'absolue nécessité de ne pas s'en tenir au plus bas prix pour ce contrat. Ces soumissionnaires étaient beaucoup au-dessous du maximum, mais l'ingénieur-en-chef a déclaré qu'il préférerait qu'ils élevassent leur soumission au maximum.

M. Mackenzie.—Pourquoi les commissaires ont-ils agi de la sorte à l'égard de la soumission Jackson ?

Le Président.—Ils pensaient que ces entrepreneurs avaient trop peu d'expérience pour se charger de ce contrat. Ils avaient le rapport de l'ingénieur-en-chef ; et ils décidèrent que ces messieurs n'étaient pas en mesure d'exécuter l'entreprise.

M. Mackenzie.—Fit-il rapport quant à l'incapacité des soumissionnaires ?

Le Président.—Je n'ai pas dit cela. Il a fait rapport sur la nécessité de mettre le contrat en de bonnes mains.

M. Tilley.—Je ne sais pas au juste quant ces affaires furent prises en considération par le gouvernement. Je crois qu'un rapport a été demandé à l'ingénieur-en-chef.

M. Tupper.—Brown, Brooks et Ryan ont vu leur première soumission acceptée, et ils ont refusé de prendre d'autres associés.

Témoïn interrogé de nouveau.

201. *Par M. Mackenzie.*—Sous le rapport du génie, croyez-vous que les travaux offrent de grandes difficultés ?—Il y en a peu de plus grandes dans la province.

202. Le pont Victoria, par exemple ?—Les difficultés sont grandes, mais non exactement de la même espèce que celles de la construction du pont Victoria.

203. *Par l'honorable M. Holton.*—De quelle espèce sont les travaux ?—Des travaux sous-marins. L'eau a une profondeur de 20 pieds, et le fond, qui est de vase, est, en moyenne, de 20 pieds de profondeur.

204. *Par M. Mackenzie.*—Et sous cette vase se trouve le roc ?—Nous ignorons si c'est le roc ou non. Il y a probablement du roc, mais nous ne pouvons dire quels obstacles nous pourrions rencontrer.

205. Ces travaux n'offrent pas de plus grandes difficultés que ceux de Fort Erié ?—Je crois que oui. Là, nous avons les marées.

M. Mackenzie.—J'ai examiné l'obstacle qu'offraient les marées, et je ne pense pas qu'il soit beaucoup à appréhender.

Le Président.—Ce ne sont pas autant les difficultés que la grande incertitude quant à la dépense à faire, ni le grand risque qu'offre l'entreprise, que l'on a jugé à propos donner à de bons entrepreneurs.

M. Mackenzie.—Je ne doute pas de cela.

Le président.—J'ai été principalement guidé par le rapport de l'ingénieur-en-chef. Il est une chose dont je désire faire mention, et je pense que M. Walsh, le commissaire, la confirmera. Ces affaires furent verbalement discutées entre le conseil et les commissaires, et je demande à M. Walsh si les commissaires n'étaient pas convaincus qu'il y avait danger d'admettre de nouveaux associés dans la compagnie. Ils admirent en principe qu'il était dangereux d'admettre de telles personnes.

206. *Par l'honorable M. Holton.*—Je demanderai à M. Walsh si les commissaires n'ont pas uniformément donné les contrats aux parties désignées dans leurs soumissions ?—Oui.

207. Pourquoi n'avez-vous pas fait de même à l'égard des contrats pour les locomotives ? Le cas n'est plus le même. Pour une section de 20 milles, nous avions ordinairement 50 ou 100 soumissionnaires.

208. Vous en avez vingt pour une locomotive ? Était-ce pour faire faire l'ouvrage à un prix modéré ? En ce pays, la construction des locomotives fait donc partie de la politique publique ?—Non.

209. La loi l'ordonne-t-elle ?—La loi exige que nous faisons faire de bon ouvrage.

L'honorable M. Tilley donne ici lecture d'une partie du rapport de M. Fleming au sujet du contrat actuellement discuté. Le rapport déclare que cette entreprise offre des risques plus qu'ordinaires. Vu la nature dispendieuse de l'outillage qu'il faudra, et la grande difficulté qu'offrent les travaux sous-marins qu'il y a à faire pour terminer cette entreprise importante, le contrat devrait être donné à des entrepreneurs réunissant l'expérience à la capacité. Les prix devraient être assez élevés pour faire face à tous les risques, tout en assurant une rémunération. Ils devraient plutôt s'approcher du maximum que du minimum. Ce rapport est daté du mois d'août.

M. Mackenzie.—Les contrats furent donnés en juillet.

Continuation de l'interrogatoire de M. FLEMING.

210. *Par le Président.*—QUELLE est la date de ce rapport ?—Halifax, 8 août.

211. N'avez-vous pas spécifié l'espèce de l'outillage ?—En donnant des renseignements aux entrepreneurs, je me suis efforcé de leur signaler l'importance de l'entreprise, afin de leur démontrer combien la tâche était lourde. Entre autres choses, je leur ai dit qu'il leur faudrait deux remorqueurs, de quatre à six dragueurs à vapeur, des syphons, des vêtements de plongeur, etc.

212. *Par M. Mackenzie.*—EST-CE qu'il n'existe pas là de grandes facilités pour l'exécution de ces travaux ?—Les matériaux abondent ; toute la côte du fleuve jusqu'à la mer, est formée de pierre de taille. Le béton doit se faire avec du ciment d'Angleterre, et le granit peut s'obtenir de la Baie des Chaleurs.

213. Je n'ai jamais vu de place où l'on peut se procurer plus de matériaux ; les marées ne sont pas fortes, le courant n'est pas fort et le fond est connu ?—Malgré cela, la construction d'un pont offrira bien des difficultés.

214. Je sais que ce sont des travaux d'une grande importance ?—Les travaux sous-marins sont très ardues et pourraient offrir plus de difficultés qu'on ne pense.

215. *Par l'honorable M. Anglin.*—N'AVEZ-VOUS pas entendu dire que les sondages faits cet hiver avaient indiqué plus de vase ?—Oui, et c'est possible, mais je ne crois que cela augmentera de beaucoup les difficultés.

216. *Par M. Mackenzie.*—L'AUTRE jour, en faisant la description du chemin, vous avez dit qu'il passerait sur un sol fortement boisé. Comment se fait-il, alors, que l'on paie aussi cher pour les traverses ?—Je ne saurais le dire.

217. Ne devrait-on pas plutôt en inférer que le bois de construction y est très rare ?—Je ne crois pas que les habitants de ces localités aient idée de ce que devrait être le prix des traverses, prix qu'il nous faudra diminuer.

M. Walsh.—A la Nouvelle-Ecosse, les traverses se vendent moins cher qu'ici. C'est une nouvelle industrie pour ceux qui habitent le long de la ligne, et crainte de n'avoir pas assez cher ils demandent beaucoup. Je sais que nous pouvons les avoir à meilleur marché.

M. Mackenzie.—Je ne puis être d'accord sur ce point avec M. Fleming.

M. Walsh.—Vendredi dernier, M. Holton m'a demandé si, en donnant un contrat à la compagnie de locomotives de Kingston, je savais que l'un des commissaires eût un intérêt dans cette compagnie. J'ai répondu que non. L'on m'a ensuite demandé si je n'étais pas sous cette impression, et j'ai dit que je me souvenais avoir lu le compte-rendu d'une assemblée du Grand Tronc, à London, où, sa présence de M. Brydges, il avait été accusé d'être intéressé dans les usines de Kingston, et que en réponse, autant que je m'en souviens, allait à dire qu'il avait disposé de son intérêt. M. Brydges vient justement d'entrer, et je pense qu'il ne serait que juste que la question lui fut répétée.

C. J. BRYDGES, écr., l'un des commissaires présents, est interrogé.

218. *Par l'honorable M. Holton.*—JE renouvellerai la question s'il y a nécessité. (A M. Brydges.) Est-il vrai ou non que vous soyez actionnaires dans les usines de Kingston?—Je ne le suis pas; je l'ai été, mais j'ai transféré ma part à une personne de Montréal.

219. Quelle est cette personne?—Je vais vous le dire, bien que je ne sache pas si cela soit nécessaire.

220. C'est une compagnie publique, et ce renseignement peut se donner?—M. George Stephens est le nom de cette personne. Il y a deux ans et demi que je lui ai vendu mes dernières parts.

221. Voici ce que je rappelais des délibérations de l'assemblée de London: J'avais cru entendre dire à M. Brydges que la compagnie de Kingston était la seule où il eût conservé un intérêt; il me semble aussi qu'il avait donné les raisons pour lesquelles il avait participé à l'entreprise. Voilà ce dont je me souviens?—Les usines de Kingston appartiennent d'abord à M. Morton, et elles étaient utilisées comme fonderie en 1864 ou 1865, il se décida à y faire des augmentations; il acheta un engin, et obtint un contrat du Grand Tronc pour la construction de 12 ou 15 locomotives. De fonderie elle devint une fabrique de locomotives. Après que le Grand Tronc eût fait faire tout ce qu'il voulait, l'établissement a fini par tomber. Après le décès de M. Morton, la propriété fut hypothéquée en faveur de la banque du Haut-Canada et forme partie de son actif. Le Grand Tronc ne voulant pas la garder perpétuellement, il la mit en vente, et je fus un de ceux qui, au prix fixé l'acheta. Nous étions cinq. Elle servit ensuite à la construction d'engins pour les vapeurs, et un ou deux bateaux à vapeur y furent construits. Pendant quelque temps on y fabriqua des locomotives, et l'on en fit là quelques-uns pour les chemins de fer Grand Occidental, Grand Tronc, du Nord, de Brockville à Ottawa et de Prescott à Ottawa, et quelques autres qui furent envoyées à la Nouvelle-Ecosse. Les locomotives commandées par le Grand Tronc étaient au nombre de six, et la raison de cette commande venait de ce que le gouvernement américain s'étant emparé de l'établissement aux Etats-Unis, il n'avait pu faire ces six locomotives dont il avait d'abord reçu la commande. Ce sont les seules locomotives qui aient été faites là pour le Grand Tronc. Au sujet de plusieurs contrats importants, l'on m'a accusé d'avoir des intérêts dans les usines de Kingston, mais ce que je viens de relater est la vérité même.

M. Holton.—Cette accusation n'a pas été formulée ici.

M. Brydges.—Il y a quatre ou cinq ans, j'ai vendu une partie de mes actions, et il y a deux ans et demi j'ai disposé du reste, de sorte que je n'ai plus rien qui m'y intéresse.

M. Holton.—Je pense que M. Brydges sera d'avis qu'il valait mieux que cette affaire fût mise au net, car l'on ignore, généralement, qu'il ait cessé d'être actionnaire de ces usines.

222. Connaissez-vous la solvabilité de la compagnie du Yorkshire?—Oui.

223. Quelle est-elle?—C'est une de ces compagnies formées il y a quatre ou cinq ans. Elle n'a pas été très-heureuse, et elle a dû restreindre beaucoup le cercle de ses affaires. Elle a fait un bon nombre de locomotives, dont quelques-unes ont été envoyées en Russie et d'autres en Angleterre. Il y a deux ans, alors que j'étais en Angleterre, elle me fit une offre pour le Grand Tronc, mais j'étais convaincu qu'elle ne pouvait pas nous donner de bonnes locomotives pour les prix qu'elle demandait.

224. Pensez-vous qu'elle aurait pu remplir un contrat pour 10 ou 15 locomotives?—Je ne le pense pas.

225. Vous ne croyez pas que ces ressources pécuniaires seraient égales à la perte qu'elle pourrait faire avec ce contrat?—J'en sais quelque chose, c'est pourquoi je ne le crois pas.

226. Qu'est-ce que la compagnie de Rhode-Island ?—Je connais la compagnie de locomotives de Rhode-Island. C'est une assez bonne compagnie, mais elle n'est pas l'égal de quelques autres.

227. La compagnie Patterson ?—Bonne.

228. Cette compagnie a soumissionné à un prix beaucoup plus bas que ceux des contrats adjugés ?—Sa soumission était de \$12,000—livraison à sa fabrique.

229. Les soumissions devant vous sont conformes au contrat ?—Les soumissions portaient que la livraison se ferait à la fabrique.

230. Avez-vous compris que le contrat était pour locomotives devant être construites en partie à la Nouvelle-Ecosse ?—Non.

231. Croyez-vous la compagnie des usines internationales en mesure de remplir son contrat ?—Non, car elle n'avait pas du tout les moyens de fabriquer les articles dont on a besoin. J'ai compris que si elle avait eu le contrat elle devait avoir les machines de la compagnie du Yorkshire.

232. *Par le président.*—VOUS pensez que les locomotives américaines coûteraient plus cher ?—Je le pense. J'ai acheté alors six locomotives aux Etats-Unis, et elles ont coûté environ \$14,000 chacune.

233. *Par l'hon. M. Holton.*—VOICI la soumission de la compagnie de Rhode-Island. Elle est faite pour 40 locomotives, à \$12,000 chacune, livrables ici d'après les conditions du contrat ?—De fait, cette compagnie m'a dit elle-même qu'elle ne s'attendait pas à payer de droits.

235. Que dites-vous quant à la compagnie du Yorkshire ?—Mon impression est qu'elle ne s'attendait pas à payer de droits.

236. La soumission fut rejetée parce qu'elle était trop basse ?—Oui ; si elle devait payer les droits, le prix du contrat était insuffisant.

237. Je vois qu'il est dit que vous avez accepté certaines soumissions parce que vous croyiez devoir encourager les manufactures du pays, et que vous avez pris ainsi sur vous de décider une question d'intérêt public ?—C'était sous forme de recommandation.

M. Holton.—Je demande à M. Walsh s'il avait reçu instruction du gouvernement de mettre cette considération en compte, ou s'il a vu que sa commission l'autorisait à agir ainsi ?—Je suppose que nous étions autorisés à faire toutes les recommandations qui nous plaisaient.

238. Je demanderai aussi à M. Walsh si les commissaires croyaient agir avec justice en invitant les industriels de l'étranger à faire des soumissions qui ne devaient pas être reçues selon leurs mérites, mais selon les intérêts de ce pays. En d'autres termes, si les contrats ne devaient être adjugés qu'à la condition que l'ouvrage serait fait dans le pays, n'aurait-il pas été juste d'en informer les industriels étrangers ?—Nous n'avons pas annoncé aux Etats-Unis, seulement dans les journaux canadiens.

M. Mackenzie.—Je crois qu'il y a eu une annonce dans un des journaux de New-York.

239. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—Le député de Châteauguay est revenu maintes et maintes fois sur le point auquel il attache évidemment de l'importance, trouvant à redire à ce que ces contrats pour locomotives ont été donnés privément. Je demanderai à M. Brydges, qui a acquis beaucoup d'expérience en faits de contrats offerts par soumissions, s'il considère faire un marché privé lorsqu'il demande des soumissions publiques, et qu'il entre ensuite en arrangement avec les soumissionnaires à un plus bas prix que celui de leurs soumissions ?—Pour les bureaux de directeurs et les gérants de chemin de fer, c'est une règle invariable, dans des affaires de ce genre, de faire des arrangements particuliers, même après avoir demandé des soumissions publiques pour l'exécution de travaux considérables.

240. *Par M. Mackenzie.*—DITES-vous que c'est une règle invariable ?—C'est une règle invariable pour les compagnies publiques de faire des arrangements particuliers pour les travaux, après qu'elles ont reçu des soumissions.

241. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—LA question que je fais est si l'on ne regarde pas comme parfaitement légitime de donner l'entreprise à ceux qui ont soumissionné à des prix plus bas que ceux demandés par leurs soumissions?—Certainement; la chose se fait tous les jours en Angleterre.

242. *Par l'hon. M. Holton.*—POURVU que ce prix soit inférieur à ceux des autres soumissionnaires?—J'ai vu dans beaucoup de cas que l'on avait demandé des soumissions pour des travaux de différentes espèces, et que des personnes que l'on ne considérait pas comme suffisamment capables avaient envoyé des soumissions à bas prix. Dans de pareils cas, j'ai souvent vu que les contrats étaient donnés à d'autres, que l'on savait être capable de les remplir, à condition qu'ils les acceptassent aux bas prix demandés par les autres.

243. *M. Walsh* a dit en réponse à l'une de mes questions, que les commissaires, en donnant des contrats pour des travaux de construction, les avaient invariablement adjugés à quelques-uns des soumissionnaires aux prix demandés. Ils ont souvent passé par-dessus des basses soumissions pour en accepter de plus élevées, mais qu'ils ont toujours adjugé les contrats à quelques soumissionnaires aux prix demandés. Est-ce le cas?—Certainement.

244. Pourquoi n'avez-vous pas suivi ce principe en adjugeant les contrats pour le matériel de roulement?—Je n'ai pas cru que les circonstances fussent les mêmes dans les deux cas.

245. *Par M. Mackenzie.*—N'EST-IL pas vrai qu'en adjugeant des entreprises, le plus bas soumissionnaire obtient toujours le contrat, à moins que des raisons spéciales ne s'y opposent?—J'ai vu dans beaucoup de cas que des soumissions étaient faites tellement en dessous du prix auquel l'ouvrage pouvait être livré, que les soumissions n'étaient pas acceptées, quelles que fussent les ressources des soumissionnaires.

246. *Par l'hon. Dr. Tupper.*—LE pays n'a-t-il pas eu à subir des pertes parce que les commissaires avaient accepté des soumissions inférieures à la valeur réelle de l'ouvrage?—Sans aucun doute.

247. *Par M. Mackenzie.*—QUELLE en était la cause?—Lorsque les premières soumissions furent demandées, j'étais d'avis pour ma part, que beaucoup des soumissions reçues étaient de beaucoup inférieures au prix auquel l'ouvrage pouvait être fait. Mais j'étais fortement d'avis aussi qu'il était absolument nécessaire, au début d'une entreprise de ce genre, lorsqu'il y avait un si grand nombre de soumissions à tant de prix différents, que nous fissions parfaitement comprendre à tout le monde que les contrats seraient adjugés aux plus bas soumissionnaires. Le résultat a été que cinq contrats sur sept ont été résiliés.

248. Parce que les entrepreneurs étaient trop pauvres pour remplir leurs engagements, n'est-ce pas?—Je crois que M. Elliot avait les moyens de remplir ses engagements s'il eût eu un prix suffisant pour l'ouvrage.

249. Alors, pourquoi les commissaires lui ont-ils permis d'abandonner l'entreprise?—Nous la lui avons enlevée parce qu'il ne la terminait pas à temps.

250. N'aviez-vous aucun moyen de lui faire remplir ses engagements?—Vous avez dit que M. Elliot avait les moyens d'exécuter son contrat; pourquoi ne l'y avez-vous pas forcé? Il avait assez de ressources pour commencer l'entreprise. Chaque entrepreneur devrait avoir les moyens de marcher pendant deux ou trois mois, et ensuite il reçoit assez pour lui permettre de continuer.

251. Ma question est: croyez-vous que quelques-uns des soumissionnaires avaient les moyens de terminer leur entreprise?—Si vous demandez s'ils avaient les moyens de les terminer sans rien recevoir pendant l'exécution des travaux, je réponds qu'aux prix qu'ils recevaient, ils ne pouvaient pas le faire? Et en effet, cinq des entrepreneurs de la première partie des travaux durent les abandonner.

252. Est-ce que quelques-uns des entrepreneurs auxquels vous avez adjugé des travaux se trouvaient dans une position telle que vous ne pouviez pas les forcer à les exécuter?—Ils ne les finissaient pas. Je ne pense pas qu'ils eussent assez d'argent pour subvenir au déficit qui aurait eu lieu.

253. PENSEZ-VOUS que la compagnie du Yorkshire n'aurait pas pu terminer son entreprise aux prix qu'elle demandait?—Je ne pense pas qu'elle aurait pu exécuter le contrat à temps.

254. Je veux avoir une réponse positive. N'aurait-elle pas pu être forcée de remplir ses engagements ?—Je ne pense pas que nous aurions pu l'y forcer. La compagnie est devenue presque en liquidation et avait réduit son capital.

255. L'une des raisons de votre refus de lui adjuger le contrat était donc que la compagnie était presque en état d'insolvabilité ?—Oui. Elle m'a offert de me faire des locomotives exactement semblables à un prix plus élevé.

Le Président dit.—M. Mackenzie vient de se servir d'une expression que je ne crois pas avoir été employée par M. Brydges, c'est-à-dire, insolvabilité. M. Brydges a dit que la compagnie était presque en état de liquidation. Il savait qu'elle avait été obligée de réduire son capital à la suite de pertes. Il ne s'en suit pas du tout qu'elle soit insolvable.

M. Mackenzie.—M. Brydges a dit positivement que l'un des motifs des commissaires était qu'ils ne croyaient pas que cette compagnie eût assez de fonds pour exécuter son contrat.

M. Brydges.—Ce que je dis, c'est qu'au prix qu'elle demandait, elle n'aurait pas pu livrer les locomotives dans un état satisfaisant.

256. *Par M. Mackenzie*.—Je vous ai demandé distinctement : croyez-vous que vous aviez les moyens de la forcer à remplir son contrat, et vous avez répondu que non ?—Oui ; je ne pense pas que nous eussions pu la forcer à le remplir si elle eût failli.

257. *Par l'hon. M. Holton*.—ET vous pensiez qu'il y avait danger qu'elle ne faillit ?—Oui ; j'ai eu beaucoup d'expérience dans ces affaires, et j'ai toujours eu beaucoup de difficulté à avoir des locomotives à temps.

258. *Par M. Mackenzie*.—IL n'y a aucun doute que cette compagnie, de même que les grandes compagnies américaines, aurait pu fabriquer des machines beaucoup plus promptement que de petites compagnies ?—Il n'y a aucun doute à cela.

259. Et elles peuvent les fabriquer à meilleur marché que de petits ateliers ?—Oui, mais je ne pense pas que cette considération pût compenser la différence entre ses prix et ceux des autres.

260. *Par M. Gibbs*.—M. Walsh a dit qu'il était probable que cet ouvrage ne devait pas être fait par la compagnie du Yorkshire, mais qu'il devait être passé à M. Levisay, de la Nouvelle-Ecosse, en lui fournissant les matériaux ?—Je n'ai aucun doute de cela.

261.—*Par l'hon. M. Holton*.—IL a été envoyé deux soumissions : l'une par la compagnie du Yorkshire, et l'autre par M. Levisay à \$12,500. M. Brydges a dit en réponse à l'une de mes questions qu'il était compris que M. Levisay, s'il obtenait le contrat, recevrait la plus grande partie de ses ustensiles de la compagnie du Yorkshire. Je fis alors suivre cette question d'une autre :—Si la même chose était vraie à l'égard de la soumission de la compagnie du Yorkshire, et si l'ouvrage devait aussi être fait par M. Levisay dans la Nouvelle-Ecosse, et il répondit que non ; que c'était vrai à l'égard du contrat de M. Levisay, mais que cela ne s'appliquait pas à la compagnie du Yorkshire ?—J'ai dit que je croyais que si la soumission de la compagnie du Yorkshire était acceptée, elle aurait fini par refuser le contrat et le remettre à M. Levisay. C'est ce qui m'a induit à agir comme je l'ai fait.

262. *Par M. Lawson*.—J'ai compris que vous aviez dit que M. Levisay était lié à quelque compagnie anglaise.—Je voulais parler de la compagnie du Yorkshire. Je n'ai aucun doute que le résultat aurait été tel que je viens de dire.

M. Walsh dit—Il y a une autre question que je me contenterai d'indiquer en laissant au comité à décider s'il s'en occupera aujourd'hui ou non. Vendredi dernier, on a fait allusion à l'achat du chemin de fer de Prolongement Est, et on exprima l'opinion que nous l'avions payé trop cher. J'ai appris samedi que M. Grant, l'ingénieur-en-chef de ce chemin de fer, était en ville, et je lui demandai de vouloir bien venir ici aujourd'hui. Je vois qu'il est dans la salle et j'aimerais à lui demander combien ce chemin de fer coûte à la compagnie. Les documents déposés sur la table font voir combien nous l'avons payé.

C. H. GRANT, Ecr., ingénieur civil, est interrogé.

263. *Par M. Walsh*.—COMBIEN a coûté à votre compagnie le chemin de fer de prolongement est ?—Le coût du chemin à la compagnie (37½ milles) est aujourd'hui de \$1,400,000.

264. *Par le président.*—Vous agissiez au nom de la compagnie. Avez-vous été satisfait du prix qu'elle a reçu du chemin?—Certainement non; et je n'ai cessé de représenter au gouvernement qu'il avait payé beaucoup moins pour le chemin qu'il ne nous avait coûté. De fait, nous avons perdu \$300,000 par cette transaction.

265. *Par l'honorable M. Holton.*—Avez-vous consenti à la vente?—Nous fûmes forcés d'y consentir.

266. *Par qui?*—Par le gouvernement. Il nous menaçait de construire une ligne rivale qui aurait enlevé toute valeur à notre chemin, et en conséquence j'ai été obligé de vendre.

267. *Par M. Mackenzie.*—CETTE ligne projetée n'avait-elle pas dix milles de moins que la vôtre?—Elle pouvait avoir trois ou quatre milles de moins, mais certainement pas dix.

M. Mackenzie.—M. Fleming a dit qu'elle était plus courte de onze milles.

M. Fleming.—Il a été exploré trois routes: elles avaient respectivement 26½, 27 et 29 milles (ces deux dernières depuis la jonction de Painsec jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Ecosse), contre 37½ milles qu'avait la ligne construite.

M. Mackenzie.—Dans ce cas, si cette ligne avait été construite, nous aurions eu onze milles de moins qu'en prenant le chemin de M. Grant.

M. Fleming.—Oui; de huit à onze milles.

M. Grant.—Je pense que si vous remarquez que la ligne passe à Moncton, vous verrez qu'il n'y a pas une différence de dix milles.

M. Fleming.—Je suis bien sûr que vos chiffres sont exacts.

M. Mackenzie.—En sorte que, même en adoptant les chiffres de M. Grant, nous aurions pu construire notre chemin à un taux moindre que ce que nous avons payé pour son chemin?

Le président.—Mais vous ne tenez pas compte de la question du manque de parole. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick, qui a été ensuite représenté par le gouvernement fédéral, a engagé ces personnes à construire ce chemin. Que la question de la foi jurée dût être prise en considération ou non, il est certain qu'elle a fortement influencé les commissaires et le gouvernement.

L'interrogatoire de M. Grant est repris.

268. *Par l'honorable Dr. Tupper.*—Je voudrais poser cette question à M. Grant:—S'il aurait pu prélever une seule piastre en Angleterre pour la construction de cette ligne si on y avait cru possible que le gouvernement aurait construit une ligne rivale?—Certainement non; lorsque l'on prit le contrat, c'était pour toute la distance de Truro à Moncton, et l'arrangement était que tout le trafic d'Halifax, ainsi que le trafic local, devait passer sur le chemin. En construisant une autre ligne, le gouvernement nous aurait enlevé le trafic d'entier parcours, et aurait réduit notre chemin à n'être qu'un embranchement pour le trafic local. De fait, il n'aurait plus eu la valeur des rails.

269.—N'étiez-vous pas obligé de construire le chemin tel que tracé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick?—Oui.

270. Vous étiez obligés de passer par Dorchester?—Oui; le contrat stipulait que le chemin devait passer entre l'île de Dorchester et le palais de justice de Dorchester.

271. *Par le président.*—VOTRE compagnie n'avait-elle pas une réclamation contre le gouvernement au sujet de la ligne entre Amherst et Truro, laquelle réclamation a été éteinte par l'acquisition du prolongement Est?—Je ne puis admettre cela.

272. *Par M. Mackenzie.*—QUEL est le montant qui a été payé pour votre chemin?—\$884,000.

273. Alors, d'après le calcul de la distance fait par M. Fleming, et d'après le coût par mille du Prolongement Est tel qu'établi par M. Grant, nous aurions pu construire notre ligne pour \$50,000 de plus seulement que ce que nous nous avons payé pour ce chemin?—\$53,000 n'est qu'une bagatelle, comparé au surcroît de trafic que vous receviez en prenant notre chemin. Ce trafic local est très considérable.

Le Dr. Tupper dit,—La route de M. Fleming aurait évité les centres de population.

274. *Par M. Bolton.*—N'AVEZ-VOUS pas eu à faire de très fortes dépenses en conséquence d'une violente tempête?—Oui, de très fortes dépenses pour réparer les dommages

causés par un ouragan. Le gouvernement nous a remboursé une partie de ces dépenses, et nous avons une réclamation contre lui pour la balance.

275. *Par M. Mackenzie.*—QUEL droit aviez-vous de réparer des dommages si le chemin était vendu ?—Il est si difficile de correspondre avec le gouvernement dans les provinces maritimes, et comme le public devait être desservi, que nous n'avons pas hésité à nous mettre à l'ouvrage et à réparer le chemin. La tempête eut lieu en octobre, et c'est le 18 septembre que le gouvernement s'était chargé de l'exploitation d'une partie du chemin.

276. *Par l'honorable M. Tilley.*—ET nous avons payé pour les dommages faits sur cette partie, convaincus que nous en avions le droit ; mais nous n'avons pas payé pour les dommages faits sur l'autre partie. C'est là l'état de la question ?—C'est là l'opinion du gouvernement sur la question ; mais je suis d'un avis tout-à-fait contraire.

277. *Par l'honorable M. Holton.*—J'aimerais à faire une question à M. Grant au sujet de la question des locomotives dont nous nous sommes occupés. Connaissez-vous quelque chose de la position et de la réputation de la compagnie de locomotives du Yorkshire ?—Je n'en ai aucune connaissance précise ; je ne connais qu'un seul individu qui en fasse partie. Je sais que la compagnie a éprouvé d'abord quelques légères difficultés, mais je n'attache pas beaucoup d'importance à cela, parce que je sais qu'un grand nombre de compagnies de locomotives n'étaient pas profitables en commençant. Je crois qu'il est admis que toute compagnie de locomotives pourrait réduire son capital de moitié et n'en paraître que mieux. Il ne s'en suit pas nécessairement qu'elle deviendra finalement insolvable.

278. Savez-vous quelque chose de la qualité des locomotives fabriquées par cette compagnie ?—Non.

279. *Par M. Bolton.*—AVEZ-VOUS acheté vous-même des locomotives de la compagnie de locomotives de Portland ?—Oui ; elles devaient être livrées, l'une à \$12,300, l'autre à environ \$12,000 ; l'une avait des cylindres de 16 par 24, et l'autre de 15 par 22.

M. Mackenzie à M. Brydges.—Quelle est la grandeur de vos cylindres ?—16 par 22.

Le témoin.—Je dois dire que mes machines n'étaient pas aussi bonnes que celles construites pour l'Intercolonial.

280. *Par M. Crawford.*—VOUS connaissez les spécifications des machines de l'Intercolonial. Que pensez-vous du prix, \$12,500 ?—Je pense que c'est un prix suffisamment bas. Je serais prêt à les acheter à ce prix, sans demander de soumission.

281. *Par l'honorable M. Holton.*—Mais si vous aviez demandé des soumissions comme gérant d'un chemin de fer, si vous receviez des soumissions de personnes capables de fabriquer des machines satisfaisantes à \$12,000, préféreriez-vous accepter ces soumissions plutôt que d'autres à \$12,500 ?—Certainement, je le préférerais.

282. *Par M. Mackenzie.*—Pour mieux préciser la chose, supposons qu'une soumission plus basse eût été reçue de la compagnie du Yorkshire, pensez-vous qu'il y aurait eu quelque risque à accepter sa soumission ?—En prenant une décision au sujet de soumissions pour des locomotives, il y a plusieurs choses à considérer. Un grand point que je considérerais en adjugeant des contrats pour locomotives serait l'encouragement des manufactures locales, afin d'être en état de me procurer facilement des doubles.

M. Holton.—La question est : que feriez-vous comme géant de chemin de fer, et non pas comme politique ?

Le Dr. Tupper—dit qu'il est très important de pouvoir se procurer des doubles. C'est là sa raison.

283. *Par M. Mackenzie.*—CE que je veux vous demander est ceci : Supposons que vous ayez à pourvoir ce chemin de matériel de roulement, et qu'ayant demandé des soumissions, vous receviez la plus basse de la compagnie du Yorkshire : lui donneriez-vous le contrat ?—C'est là une question à laquelle il est assez difficile de répondre, parce que cela dépendrait de beaucoup d'autres considérations. Ce que je crois très important—plus qu'une différence de quelques piastres dans le prix—serait d'avoir un établissement où je pourrais me procurer des doubles de toutes les parties des machines.

284. Dans le cas actuel, c'est une compagnie de Glasgow qui a obtenu le contrat, et je suppose qu'il est tout aussi facile d'avoir des doubles du Yorkshire que de Glasgow. Hésiteriez-vous plus à donner un contrat à la compagnie du Yorkshire qu'à Dubbs et Cie.,

de Glasgow?—Je parle sous toute réserve, parce que je connais très peu l'une et l'autre de ces maisons; mais entre les deux, je préférerais la compagnie du Yorkshire.

M. Holton propose.—Que les témoignages relatifs au chemin de fer Intercolonial, tels que reçus jusqu'ici, soient soumis à la Chambre.

Le Dr. Tupper, seconde la motion.

M. Holton dit :—Comme de raison, le but est évident et il vont autant le dire. Il est souvent question en Chambre de ce qui se passe ici dans le comité. Ces allusions sont parfaitement irrégulières. Lorsque viendra le prochain débat sur l'Intercolonial, il n'est que juste que chaque membre de la Chambre soit en position de parler de ce qui a été fait ici d'une manière aussi intelligible que pourraient le faire des membres de ce comité.

M. Gibbs.—Doit-on faire rapport des témoignages sans les soumettre à ceux qui les ont rendus; ou devons-nous déclarer que ce qui a été pris est correct? Une autre question est de savoir si l'on doit faire rapport de ces témoignages avant qu'ils ne soient complets. *M. Walsh* a dit qu'il existait une correspondance au sujet de la question soulevée, si certaines soumissions étaient sujettes à des droits. Je pense que cette correspondance devrait être soumise avant qu'on ne fasse rapport des témoignages à la Chambre.

M. Mackenzie.—Nous avons les soumissions et le rapport des commissaires au conseil.

M. Walsh.—Je crois qu'il y a eu une correspondance à ce sujet à part cela.

M. Gibbs.—*M. Brydges* dit aussi que les soumissionnaires lui ont dit qu'ils ne s'attendaient pas à payer de droits.

M. Holton.—Une conversation n'est pas une preuve. *M. Walsh* croit qu'il y a une correspondance. S'il en existe, elle aurait dû nous être soumise. Tous ces points ont été soulevés à la dernière réunion du comité, et *M. Walsh* a été prié d'apporter tous les documents, et il l'a fait.

M. Gibbs.—Si les gens ont dit à *M. Brydges* que leurs machines devaient être livrées en entrepôt, cela est suffisant.

M. Brydges.—Ils sont venus ici pour essayer de m'engager à acheter des locomotives pour d'autres objets, et l'usine de Rhode-Island, la compagnie du Yorkshire et toutes les compagnies américaines m'ont dit qu'elles espéraient, en faisant leurs soumissions, qu'elles n'auraient pas de droits à payer. C'était vers l'époque où elles ont envoyé leurs soumissions.

M. Holton.—Le comité doit-il réellement comprendre que les commissaires, comme corps responsable au gouvernement, et le gouvernement à la Chambre, décident des questions de ce genre sur le simple rapport verbal de ce que des particuliers ont dit à *M. Brydges* lorsqu'ils l'ont visité pour des affaires tout-à-fait différentes?

M. Walsh.—J'ai déjà dit que je croyais qu'il existait une correspondance prouvant ce qui a été dit ici, que ces fabricants espéraient livrer les machines en entrepôt et ne pas payer de droits. Je me rappelle que *M. Bellhouse*, de Montréal, s'est présenté comme l'agent de quelques-unes de ces compagnies, et je demanderai à *M. Ryan* s'il a su de lui ce qu'il espérait au sujet de ces soumissions.

M. Mackenzie.—S'il existe une pareille correspondance, soumettez-la.

M. Holton.—La soumission de *M. Bellhouse* est ici et parle pour elle-même. *M. Ryan* n'en pourrait rien dire de plus.

M. Walsh.—Je pense que *M. Bellhouse* représentait quelques autres individus aussi.

M. Holton.—Il ne peut y avoir aucune objection à ce que la correspondance dont parle *M. Walsh* soit comprise dans les témoignages à soumettre à la Chambre. Nous ne pouvons avoir une réunion de ce comité avant jeudi, et il est très désirable que l'ordre de faire rapport soit donné aujourd'hui. *M. Walsh* peut, avec le consentement du comité, inclure la correspondance relative à cette affaire dans la partie des témoignages reçus aujourd'hui, et elle sera présentée à la Chambre avec le reste.

M. Walsh.—Je pense qu'il est important que les messieurs examinés aujourd'hui aient la faculté de relire leurs témoignages avant qu'ils ne soient soumis à la Chambre;—puis il soumet la lettre suivante :—

Mercredi matin, 23 mars.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai envoyé une soumission pour des locomotives au nom de

mon frère, représentant la compagnie de locomotives du Yorkshire, et je dois dire, pour éviter tout malentendu, qu'elle comprenait les droits. Je voulais vous dire cela hier, mais je n'en ai pas eu l'occasion.

Votre tout dévoué,

JOHN LEVISEY.

A. Walsh, Ecr.; M.P.,
etc., etc., etc.,

Le Président.—Il peut être entendu que bien que l'ordre soit donné aujourd'hui, le rapport sera présenté demain, et les messieurs qui ont été interrogés pourront relire leurs témoignages avec le greffier.

Cette proposition est acceptée.

M. Bolton.—J'aimerais à demander à M. Grant, si, avec la connaissance qu'il a des affaires de chemin de fer en Angleterre, il sait que l'on donne la préférence aux rails d'acier sur les rails de fer ?

M. Grant.—Mon attention n'a pas été particulièrement attirée sur ce sujet, mais je vois par les rapports semestriels des grandes compagnies anglaises qu'elles renouvellent les chemins principalement avec des lisses de fer. On a demandé à l'une de ces assemblées pourquoi, lorsque l'acier était si populaire maintenant, on renouvelait avec du fer. La réponse fut que l'on considérait le fer comme étant plus économique, et que bien que les compagnies eussent beaucoup de capitaux, les directeurs pensaient que ce serait les gaspiller que d'employer l'acier, excepté lorsque les rampes sont fortes ou près des stations.

M. Walsh.—Je pense qu'il ne peut y avoir aucune objection à ce que M. Ryan réponde à la question que je lui ai faite.

M. M. P. Ryan.—Je dois avouer que je connais bien peu de chose de l'affaire. J'ai eu une conversation avec M. Bellhouse à Ottawa, et mon impression fut qu'il agissait pour quelques compagnies anglaises. Dans la conversation, il me donna à entendre que, comme les locomotives étaient pour le gouvernement du Canada, elles ne seraient pas frappées de droits. Je pensai que si l'on suivait cette ligne de conduite, l'on ferait une très grande injustice à nos compatriotes, et j'étais tellement convaincu de la chose que j'en écrivis au gouvernement, insistant pour que tous les étrangers fussent tenus de payer les droits.

M. Holton.—La soumission de M. Bellhouse lui-même est pour des machines entrepôt. Il n'y a aucun doute à cet égard.

La proposition de faire rapport à la Chambre fut alors adoptée, et le président déclara l'assemblée ajournée à jeudi, sujet à convocation par le président à une époque plus rapprochée, si cela devenait nécessaire.

SALLE DE COMITÉ, Lundi, 3 avril 1871.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HONORABLE SIR FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B., *Président.*

L'Hon. M. Anglin,	M. Carmichael,	M. Mackenzie,
L'Hon. Sir A. T. Galt,	M. Crawford (Leeds),	M. McConkey,
L'Hon. M. Holton,	M. Fortin,	M. Morrison (Niagara),
L'Hon. M. Irving,	M. Gibbs,	M. Pope,
L'Hon. M. Tilley,	M. Keeler,	M. Ross (Prince-Edouard),
L'Hon. M. Tupper,	M. Lapum,	M. Ryan (King's, N.-B.),
M. Blake,	M. Lawson,	M. Walsh,
M. Bolton,	M. Macdonald (Glengarry),	M. Young.

Le comité entreprend l'examen de la dette publique.

JOHN LANGTON, ECR., est présent et interrogé.

285. *Par l'honorable Sir A. T. Galt.*—VEUILLEZ nous dire quels sont les items particuliers qui forment les "créances des provinces" et les "dettes des provinces," figurant dans l'état de la position financière au 1er juillet 1861 et au 1er juillet 1870.—Les "créances des provinces" au 1er juillet 1867, se composait de ce qui suit :—

Fonds de revenu des écoles de grammaire.....	\$ 18,167 65	
Balances des crédits ouverts.....	225,547 38	
<hr/>		
Porté au crédit d'Ontario.....		\$ 243,715 03
Palais de Justice, B.-C.....	\$ 4,061 20	
District criminel de Montréal.....	3,912 05	
Balances des crédits ouverts.....	107,133 73	
<hr/>		
Porté au crédit de Québec		115,106 98
Nouvelle-Ecosse, excédant de la dette autorisée sur la dette réelle.....		1,260,527 30
Nouveau-Brunswick, do do do		953,943 61
<hr/>		
		2,573,292 92
<hr/>		
Les sommes dues par les provinces, au 1er juillet 1867, se composait de la dette d'Ontario et de Québec, en sus de \$62,500,000, savoir :—.....		10,045,533 63
<hr/>		
Les "créances de provinces, au 1er juillet 1870, se composait comme suit :—		
Ontario et Québec, compte de subvention.....	} (a) {	5,372,410 38
Comptes spéciaux, Québec et Ontario.....		381,535 68
Nouvelle-Ecosse, excédant de la dette autorisée sur la dette réelle.....		467,151 33
do moins, payé à compte de la subvention.....		3,061 93
<hr/>		
		6,224,159 22
<hr/>		
Les "dettes des provinces," au 1er juillet 1870, se composaient comme suit :—		
Province du Canada, compte de la dette.....		10,504,355 49
do d'Ontario.....	} (a) {	3,447,348 20
do de Québec.....		2,510,231 78
do du Nouveau-Brunswick, compte de la dette.....		575,298 29
do de la Nouvelle-Ecosse, compte indéterminé.....(b)		156,349 81
<hr/>		
		\$17,193,583 67

(a) Relativement à Québec et Ontario, nous savons quel montant est dû aux deux provinces collectivement, mais nous ne savons pas encore ce qui doit être payé à Ontario et ce qui doit l'être à Québec. Il y a aussi des recettes et déboursés qui doivent être portés à d'anciens comptes dans les livres de l'ancienne province du Canada, mais qui ont été déclarés, par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, former partie de l'actif d'Ontario et Québec. Jusqu'à ce que l'arbitrage soit terminé, nous ne pouvons savoir comment ces comptes doivent être partagés, et en conséquence nous les tenons sous le titre général de "comptes spéciaux d'Ontario et Québec." A l'égard de ces comptes qui s'élevaient en total, au 1er juillet 1870, à \$5,753,946.06, nous payons à Ontario et Québec les sommes dont elles peuvent avoir besoin de temps à autre. Jusqu'à juillet 1870, nous leurs avons payé \$5,957,580 08, ou environ \$200,000 de plus que ce qui leur était dû d'après nos livres; mais il faudra revoir tout ce compte.

(b) Pour la raison que beaucoup des billets de la Nouvelle-Ecosse n'auront jamais à être remboursés, et que beaucoup des déposants aux banques d'épargne ne réclameront jamais leurs

dépôts, l'on a placé 10 pour cent de chacun de ces comptes dans un "Compte Indéterminé," (s'élevant à \$125,054 61), sur lequel l'on ne devait pas exiger d'intérêt en établissant la dette de la province. Quant aux billets de la province qui se remboursent rapidement, le montant réel en sera bientôt constaté, et quant à la banque d'épargne, j'ai établi un moyen de traiter le compte indéterminé qui se trouve dans le *bill* des banques d'épargne maintenant soumis au parlement. Si quelque partie de ce montant devait plus tard être porté au débit de la Puissance, et par conséquent être retranché de l'actif, le même montant sera déduit de la balance de la dette de la Nouvelle-Ecosse qui figure aujourd'hui comme créance. En 1869-70, un nouveau "Compte Indéterminé" a été inscrit dans nos livres, au sujet de \$156,349 81 payés à M. Fleming sur son contrat, qui je crois devraient être imputés à la Nouvelle-Ecosse; mais la chose n'est pas encore décidée. Si l'on ne porte pas à cette somme un débit de la Nouvelle-Ecosse, la dette en sera nécessairement accrue d'autant.

286. L'item de \$6,224,159, figurant comme "créances des provinces" au 1er juillet 1870, sera-t-il plus tard porté au crédit de l'item de \$17,193,583, qui forme les "Dettes des Provinces?"—Pas exactement. La dette due pour la subvention et sur les comptes spéciaux d'Ontario et Québec sera apportée en compensation des comptes contre ces provinces. Le compte indéterminé de la Nouvelle-Ecosse pour billets et banques d'épargne sera apportée en compensation du compte de la dette de la Nouvelle-Ecosse, ou du compte des billets ou des banques d'épargne, nous ne savons pas encore lequel. Mais ce que doit la Puissance à la Nouvelle-Ecosse sur le compte de sa dette ne sera pas apporté en compensation de ce que doivent Ontario et Québec, ou le Nouveau-Brunswick, à la puissance, au sujet de la dette publique.

287. La différence entre les "Créances des Provinces" et les "Dettes des Provinces," aux dates respectives du 1er juillet 1867 et 1870, est portée à \$2,497,183. Expliquez comment elle s'est produite.—L'augmentation des dettes des provinces provient principalement de déboursés faits pour elles par le gouvernement fédéral.

Nous avons maintenant payé ce que nous devons à Ontario et Québec au 1er juillet 1867.....	\$ 358,822 01
Nous avons porté à leur débit ce qu'elles nous doivent	458,821 86
Nous leur avons payé, en sus de leur subvention et de leurs comptes spéciaux	203,634 03
Nous avons réduit notre dette à la Nouvelle-Ecosse de... \$790,314 04	
Et par une nouvelle dépense non inscrite aux livres, de... 31,295 20	
	<u>821,609 24</u>
Nous tenons en suspens une somme qui, si elle est jamais payée, réduira d'autant la créance de la Nouvelle-Ecosse.....	125,054 01
Et tandis que nous devons autrefois au Nouv.-Brunswick \$953,943 01, il nous doit maintenant \$575,298 29, faisant une différence de 1,529,241 90	
	<u>821,609 24</u>
	<u>\$3,497,183 64</u>

Comme cette différence provient de déboursés, elle a ou ajouté à notre dette ou réduit d'autres parties de l'actif dans la même proportion.

288. Considérez-vous les "Dettes des Provinces," déduction faite des "Créances des Provinces," comme étant un actif réel, s'élevant, au 1er juillet 1870, à \$10,969,424, disponible pour le paiement de la dette publique?—Très certainement. Le fardeau d'une dette consiste dans l'intérêt qu'elle porte, et comme les \$10,969,424 que les provinces nous doivent portent 5 pour cent d'intérêt, cela nous soulage d'une égale dette à 5 pour cent que nous devons d'un autre côté. Il n'y a que deux exceptions à ceci. Si nous n'avions pas placé \$125,054 01 au compte indéterminé de la Nouvelle-Ecosse, il nous aurait fallu lui payer 5 pour cent sur autant de moins, et comme l'actif nominal ne porte pas d'intérêt, nous perdons ce montant sans gain correspondant; mais ce montant a été placé en suspens dans la supposition qu'un montant égal de la dette que nous avons prise avec la Nouvelle-Ecosse ne nous coûterait rien, et avec l'entente que s'il nous coûtait quelque chose, nous déduirions ce que nous aurions à payer de l'intérêt payable à la Nouvelle-Ecosse. L'autre exception est la somme de \$953,943 61 dont

se composait d'abord la créance du Nouveau-Brunswick, et qui ne portait pas d'intérêt. C'était une somme que nous étions tenus de payer, et nous l'avons payée sans recevoir aucun intérêt sur ce que nous avons payé ; mais nous recevons 5 pour cent sur tout ce que nous avons payé pour le Nouveau-Brunswick au-delà de cette somme.

289. Le gouvernement fédéral peut-il réclamer le paiement du capital ainsi dû par les provinces ?— Seulement en partie. Tandis qu'Ontario et Québec nous doivent \$10,504,345.49, nous leur devons au sujet de leurs fonds de dépôt \$3,843,116.17. Aussitôt que la manière dont la dette doit être divisée sera établie, nous déduirons ce que nous leur devons de ce qu'ils nous doivent, je suppose. Les \$203,634.02 que nous paraissions avoir payé de trop à Ontario et Québec réunies sur leur subvention pourront aussi être déduites lorsque nous réglerons le compte. Mais même si ces quatre millions n'étaient pas retranchés de notre dette, il me semble que c'est un actif également bon, puisqu'il porte 5 pour cent d'intérêt, que nous avons le droit de déduire et que nous déduisons de la subvention.

290. La somme de \$10,960,424 a-t-elle été accrue ou créée autrement qu'en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord et de l'acte accordant une nouvelle aide à la Nouvelle-Ecosse ?— Tout ce qui est compris dans les créances des différentes provinces contre nous provient de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ou de l'acte accordant une nouvelle aide à la Nouvelle-Ecosse.

291. Dans ce cas, la modification apportée à ces items depuis le 1er juillet 1867 n'a pas changé la position de la Puissance, relativement à ses engagements envers le public, si ce n'est en augmentant sa dette afin de pourvoir à cette augmentation de \$3,497,152 ?— La position de la population de toutes les provinces formant aujourd'hui la confédération n'a pas été changée relativement à ses engagements envers le public par la création de cet actif, et comme cette augmentation n'a été créée que par des dépenses faites pour des travaux publics, la dette générale de toute la population de la confédération s'en est accrue. Mais si nous prenons en considération la population de la confédération, en la séparant des provinces, cet actif en a été matériellement modifié. Par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, la confédération se chargeait des dettes des différentes provinces et du paiement de l'intérêt général, et pour faire face à certaines dépenses locales, elle abandonnait certains revenus locaux, et consentait à payer de fortes sommes en sus sous forme de subventions. La confédération est ainsi responsable de toutes les dettes dues par les provinces, et il est très probable que les subventions qu'elle a à payer et que les revenus et biens locaux qu'elle leur a abandonnés font plus que compenser les dépenses locales dont elle se trouve déchargée, et elle peut se trouver moins capable de faire face aux dettes réunies que ne l'étaient les provinces individuellement. Mais telles étant les dispositions de l'acte, il ne peut y avoir aucun doute que, en ce qui concerne la confédération, cette partie de la dette primitive dont les provinces sont tenues de rembourser l'intérêt, est une compensation légitime de la dette dont elle est responsable en premier lieu, et que les trois millions et demi de piastres dont la dette générale s'est accrue pour les fins des provinces depuis l'acte de confédération n'est réellement pas un surcroît de charge pour la Puissance, tant que les différentes provinces seront obligées d'en rembourser l'intérêt.

292. En omettant toutes les sommes dues aux provinces ou par elles, quelle était la balance de la dette nette au 1er juillet 1867 et 1870 ?— Si nous omettons tous les items relatifs aux provinces des deux côtés, l'augmentation de la dette nette depuis la confédération se trouverait comme suit :—

Dettes nettes, 1er juillet 1870.....	\$78,209,742 45	
Actif des provinces.....	\$17,193,583 67	
Moins le passif.....	6,224,159 32	
	<u>10,969,424 35</u>	
		\$89,179,166 80
Dettes nettes, 1er juillet 1867.....	\$75,728,641 37	
Actif des provinces.....	\$10,045,533 63	
Moins le passif.....	2,573,292 92	
	<u>7,472,240 71</u>	
		83,200,882 08
Augmentation.....		\$5,978,284 72

Mais ces chiffres donneraient une idée fort erronée de l'augmentation réelle de la dette nette de la Puissance, parceque sur cette somme, il y a \$3,497,183 64 sur lesquelles la Puissance peut recouvrer l'intérêt des provinces.

293. Dans l'item du "fonds d'amortissement, etc.," 1er juillet 1870, vous portez \$2,076,076 dues par le chemin de fer Grand Occidental;—cette créance ne faisait-elle pas partie de l'actif au 1er juillet 1867?—Dans l'item de \$13,241,266 17, "fonds d'amortissement et autres placements," la somme de \$2,076,176 08 est incluse, parceque c'est la balance des bons du Grand Occidental possédés par la Puissance au 1er juillet 1870. Le capital de la dette primitive du Grand Occidental, \$2,810,500, est également compris dans les \$5,785,782 30 du "fonds d'amortissement et autres placements," au 1er juillet 1867.

294. La somme de \$558,056 28 n'a-t-elle pas été reçue en argent, à compte de la dette du Grand Occidental, depuis le 1er juillet 1867 et portée au compte des revenus ordinaires, ce qui réduisait d'autant la valeur de l'actif tel qu'il existait au 1er juillet 1867?—Il a été reçu \$558,056 28 du Grand Occidental en 1867-68 et 1868-69, à compte d'intérêt sur le prêt primitif, mais cela n'a pas réduit la valeur de l'actif tel qu'établi au 1er juillet 1867, parceque le capital seul s'y trouve porté.

295. La dette du Grand Occidental se trouve-t-elle incluse dans la somme de \$5,185,782 30 donnée comme "fonds d'amortissement et autres placements" au 1er juillet 1867?—Le capital de la dette du Grand Occidental est compris dans cette somme, et sur ce capital, il s'est accumulé \$421,576 d'intérêt depuis la confédération jusqu'à la date du compromis fait avec la compagnie.

296. La dette nette, y comprises les dettes et créances des provinces, a été accrue de \$83,200,892 03 à \$89,276,166. La différence entre votre rapport faisant voir que l'accroissement est de \$2,481,108 08, étant causée par les changements dans la dette provinciale, items sur lesquels la Puissance exige l'intérêt, mais ne peut demander le principal?—Oui. Durant les trois ans la balance des dettes dues par les différentes provinces à la Puissance s'est accrue de \$3,497,133 64, principalement en conséquence de dépenses faites par la Puissance sur lesquelles les provinces devaient payer 5 pour cent d'intérêt, mais dont le principal ne peut leur être réclamé. Je ne puis, cependant, faire la distinction que vous paraissez faire par votre question, entre une dette remboursable avec intérêt à une date quelconque, et une dette sur laquelle l'intérêt seul est exigible. Ce sont des dettes l'une et l'autre. Aucune date de remboursement n'est fixé pour une très grande partie de la dette de la Grande-Bretagne, mais personne n'a jamais pensé à retrancher les consolidés de l'énumération de sa dette nationale. Pour pas moins de \$10,333,664 de notre propre dette, nous ne sommes tenus à payer que l'intérêt annuel, mais cela constitue autant une dette que si nous avions à les rembourser l'an prochain; et si c'est le cas pour une dette que nous devons, je ne vois pas pourquoi on n'admettrait pas le même principe à l'égard de ce qui nous est dû.

297. La dette envers le public en général s'est donc accrue du montant ci-dessus mentionné, \$5,972,234 72, au moyen de paiements faits à la demande des provinces jusqu'au montant de \$3,397,184?—La dette totale s'est accrue de beaucoup plus, mais la dette nette ne s'est accrue que de \$2,581,101 08.

398. *Pur M. Mackenzie.*—Quel était l'état de l'actif du Grand Occidental dans le compte relatif à la dette de la province à l'époque de la confédération?—\$2,810,500.

299. Très bien! Alors, à l'égard de la somme de \$510,000 reçue à compte d'intérêt, ce que je veux savoir est ceci: Si tel est le cas, cette somme n'appartient-elle pas à l'ancienne province du Canada?—Oh! non; c'est de l'intérêt accumulé.

300. Je désire que l'on comprenne bien que je n'exprime aucune opinion, mais je veux seulement avoir l'exposé de M. Langton.—Je dois refuser absolument d'exprimer aucune opinion au sujet de la dette de la ci-devant province du Canada.

301. Vous n'hésitez aucunement à exprimer votre opinion au sujet de tous les autres items des comptes, mais il paraît que vous ne pouvez pas donner votre opinion à propos de celui-ci. Cette somme de \$2,810,500 est le montant de cet actif particulier de la ci-devant province du Canada?—C'était l'actif de la ci-devant province du Canada qui, lors de la confédération, est passé à la Puissance.

302. Vous avez fait un relevé indiquant l'actif porté en déduction de la dette lorsqu'elle est entrée dans l'union?—Oui.

303. Celui relatif au Grand Occidental s'élève à \$2,810,500. A quel compte doit appartenir les \$510,000 que vous dites être seulement de l'intérêt accumulé avant l'Union?—Probablement au même compte que le capital. Je ne fais qu'exprimer une opinion vague; mais il me semble que de quelque manière que soit traité le capital, l'intérêt doit être traité de même.

M. Mackenzie dit:—Je m'accorde parfaitement avec M. Langton; mais je dois dire de suite que cela règle sa prétention que ces \$510,000 peuvent être prises comme revenu parce que c'est de l'intérêt.

M. Holton dit, —M. Mackenzie a raison, je crois, de tirer cette conclusion de ce qui a été dit. Si ma mémoire ne me fait défaut, c'est aujourd'hui que nous entendons dire pour la première fois que ces \$510,000 devaient s'appliquer au paiement de l'intérêt échu sur la dette du Grand Occidental, et non pas au capital. Si je comprends bien, le gouvernement a fait un arrangement au sujet de cet intérêt échu. Le capital a été porté en compte, et l'intérêt aussi. M. Rose, comme représentant le gouvernement fédéral, a consenti à accepter une certaine somme, payable d'une certaine façon, pour l'extinction de la dette et le paiement de l'intérêt dû, et ces \$510,000 constituaient le premier paiement en vertu de cet arrangement. Je crois donc qu'il était futile de prétendre qu'il ne devait s'appliquer qu'à l'intérêt seul. Il devait s'appliquer à toute la dette.

L'honorable M. Tilley, est interrogé au sujet de l'achat de la douane à Montréal.

304. Par l'honorable M. Holton.—Je vois par les conditions d'achat de la maison de douane à Montréal que le public devait en prendre possession au 1er mai dernier. Je crois que le public n'y a pas encore été admis?—Je crois qu'une partie en a été louée à une compagnie d'assurance.

305. Je vois aussi que vous avez eu des architectes pour faire l'évaluation des matériaux, du terrain, etc., mais je ne vois pas que vous nous soyez enquis du loyer annuel d'un édifice public, ce qui me paraît être l'élément principal par lequel on puisse en établir la valeur.—Je ne pense pas que nous ayons fait cela. Nous voulions obtenir des renseignements sur le coût de l'édifice et la valeur du terrain. J'ai visité et inspecté l'édifice moi-même.

306. Il n'y a aucun doute que c'était un édifice de prix et un bon emplacement, mais il n'y a aucun doute, non plus, que c'était un placement. Je vois que nous payons encore une très-forte somme chaque année pour le terrain acheté de M. Brydges, M. Reekie et autres, sur lequel on devait construire une nouvelle douane. A-t-on fait quelque chose sur ce terrain, ou se propose-t-on d'y faire quelque chose?—Je n'en sais rien. C'est entre les mains du ministre des travaux publics. Je sais qu'on a l'intention de le vendre aussitôt qu'on trouvera un acheteur.

307. Le gouvernement a acheté une propriété de valeur il y a une couple d'années pour y construire une maison de douane. Un an après, il a acheté un autre terrain sur lequel se trouvait un édifice, que nous possédons encore, et sur lequel nous faisons un paiement annuel. Je n'hésite aucunement à dire qu'il aurait mieux valu pour le public que l'on construît un nouvel édifice plutôt que d'acheter celui-là. Le prétexte donné l'an dernier était qu'il serait moins coûteux d'acheter un édifice tout construit que d'en construire un nouveau, et de plus que l'on en aurait l'usage plus tôt; mais cependant vous n'en avez pas encore possession. Vous avez encore le grand terrain acheté il y a deux ans?—Il est bien vrai que nous avons eu possession de la propriété depuis un an, et qu'une partie en a été bornée à une compagnie d'assurance. Nous ne pouvions y entrer avant que la grande salle fût prête, mais elle est maintenant presque terminée, la plus grande partie en a été employée comme entrepôt de vérification. Il est vrai que nous avons acheté un terrain dans le but d'y construire une douane, mais le gouvernement a ensuite trouvé un meilleur endroit. On en a demandé un certain prix, et le gouvernement a essayé de l'avoir à meilleur marché. Nous avons fait une offre, mais nous avons vu que nous ne pouvions l'avoir au-dessous du prix demandé, et nous l'avons ensuite acheté. Après la discussion qui a eu lieu dans la chambre l'autre soir, je suis convaincu que nous avons fait un bon marché. Si la maison de douane d'Halifax valait \$200,000, j'ai pensé que si nous avions pu en avoir une à Montréal pour \$200,000, c'était un bon marché.

308. Par l'honorable Sir A. T. Galt.—Le rapport du département des travaux publics

fait mention de cet édifice public, que l'on a acheté ensuite, et l'on croyait alors qu'il valait mieux en construire un neuf?—Après mûre considération, nous avons cru que c'était un excellent édifice; et lorsqu'on y aura fait quelques dépenses pour l'améliorer, on verra qu'il est admirablement adopté à cette fin.

309. Avez-vous quelque idée des frais qu'il faudra y faire?—Le contrat qui a été passé est, je crois, de quatre à cinq mille piastres.—Nous nous proposons de le vendre aussitôt que nous en trouverons le prix.

310. Avez-vous fait quelques démarches pour le vendre?—Oui.

311. Je crains qu'on ne l'ait acheté que par favoritisme?—Je ne le pense pas.

M. Holton dit:—Je pense que ç'a été un bien mauvais placement pour le pays. Au lieu d'avoir un édifice convenable pour subvenir aux besoins d'un grand port, on a un édifice très-incommode, très-mal situé, et qui vous coûtera à la fin plus que n'aurait coûté la construction d'un édifice parfaitement adopté aux besoins du port.

M. Tilley dit:—Le gouvernement en a jugé autrement. Il est admirablement adopté au but pour lequel il a été acquis.

M. LANGTON est interrogé de nouveau.

312. *Par M. Mackenzie.*—Voyez à la page 185 des comptes publics. J'y vois un item sous le titre "Nouvelle-Ecosse, pour ouvrage fait à la route postale de Liverpool et Annapolis." Il n'a été voté aucun crédit pour cela, n'est-ce pas?—Je ne puis le dire sans me rafraîchir la la mémoire.

—Je suis presque sûr qu'il n'a pas été voté de crédit pour cette fin. Qu'a à faire le gouvernement fédéral avec cette route?

L'honorable Dr. Tupper dit:—Je ne faisais pas partie du gouvernement à l'époque où le budget a été préparé, et par conséquent je ne puis répondre; mais je suppose que c'est un chemin de colonisation.

M. Mackenzie.—Dans ce cas, il devrait être fait aux frais de la province. Nous n'entretenons pas de chemins de colonisation.

313. *Par l'honorable M. Tilley.*—POUVEZ-VOUS dire si l'on se propose de faire de nouvelles dépenses sur cette route cette année?—Non, il ne doit pas y en avoir, je ne sais pas comment cet item se trouve là. Je pense qu'il y a été mis avec le crédit voté pour les chemins.

M. WALSH est interrogé de nouveau.

314. *Par l'honorable M. Holton.*—Il a été dit au comité que les contrats pour les traverses sur les deux sections supérieures de l'Intercolonial ont été donnés à des prix beaucoup plus élevés que sur les sections inférieures, sous prétexte qu'il fallait aller chercher le bois de l'autre côté de la rivière. Est-ce le cas?—Un peu plus élevés, mais j'ai oublié les prix.

315. Les conditions de ces contrats ont-elles été modifiées de quelque manière afin de permettre aux entrepreneurs de fournir du bois de qualité inférieure à celle spécifiée dans le contrat primitif?—Pas que je sache. Les contrats ont été rédigés et signés conformément aux spécifications.

On m'a dit qu'un changement avait été fait afin de permettre de prendre du bois de qualité inférieure au lieu de cèdre, tel que stipulé d'abord.—Au contraire, les entrepreneurs auraient été bien aises de ne nous donner rien que du cèdre, mais nous les avons restreints à 15 pour cent de cèdre; le reste du bois devait être de différentes espèces.

La chose est simplement celle-ci: Qu'on a adjugé des contrats à des individus à des prix très-élevés pour ces sections, à cause de la distance qu'ils avaient à parcourir pour obtenir du bois de l'espèce spécifiée dans le contrat, et que depuis que leurs soumissions ont été acceptées, on leur a permis de fournir du bois d'espèce inférieure, que l'on peut obtenir plus près et sans traverser la rivière. C'est là ce qu'on m'a dit?—Ce n'est pas le cas.

Le témoin ajoute:—Si nous devons continuer au sujet des affaires de l'Intercolonial, j'aimerais à donner une explication avant d'aller plus loin. En relisant les rapports imprimés des délibérations du comité, au sujet de la section No. 20, je vois que l'on a fait sans le vouloir une injustice au *MM. Jackson*, et j'aimerais à exposer les choses telles qu'elles sont. L'acte de l'Intercolonial prescrit que les commissaires adjudgeront les entreprises à ceux qui leur

paraîtront posséder "l'habileté, l'expérience et les ressources" suffisantes pour leur permettre d'exécuter les travaux. Les commissaires étaient parfaitement convaincus de l'habileté et des ressources de MM. Jackson ; mais ils constatèrent que ces messieurs n'avaient aucune expérience comme entrepreneurs de chemins de fer, qu'ils n'en avaient jamais construit,—et c'est seulement à cause de cela qu'on fit objection à eux. Lorsqu'ils signifièrent aux commissaires qu'ils s'étaient associé des personnes d'expérience, le rapport les recommandant fut envoyé au conseil. Le conseil objecta que l'introduction de nouveaux individus devait être regardée comme équivalant à une nouvelle soumission. Le rapport des témoignages tel que publié semblerait impliquer que les messieurs Jackson manquaient de la qualité essentielle, savoir : "l'habileté, l'expérience et les ressources," tandis qu'on ne leur fit objection qu'à cause de leur manque d'expérience, et cette lacune étant comblée par leur association avec M. Wardrope, nous en fûmes rapport en conseil.

316. *Par M. Anglin.*—Dans votre premier rapport au conseil, vous vous prononcez d'une manière absolue en faveur des MM. Jackson, en employant les termes ordinaires qu'ils possédaient "l'habileté, l'expérience et les ressources?"—Ce rapport n'a pas été envoyé avant qu'ils nous eussent informé qu'ils s'étaient associé M. Wardrope.

317. *Par M. Holton.*—Je pense qu'il appert bien clairement de ce que vous avez dit antérieurement, que vous les regardiez comme parfaitement compétents. Voici ce que vous disiez le 6 juillet : "Les commissaires étant convaincus de l'habileté, de l'expérience et des ressources de MM. Jackson, recommandent que leur soumission soit acceptée."

Le Président dit.—Ceci est après qu'ils se furent associé M. Wardrope.

Le Témoin.—J'ai déjà expliqué que notre rapport ne fut pas envoyé avant que nous eussions été informés par les MM. Jackson qu'ils s'étaient associés M. Wardrope.

L'honorable M. Holton.—Voici deux rapports : l'un est absolument en faveur de la soumission de MM. Jackson, et l'autre, fait plus tard, et à l'effet qu'ils avaient fait disparaître l'objection que faisait le gouvernement à cause de leur manque d'expérience?—Les membres du gouvernement savaient que les commissaires avaient fait objection aux MM. Jackson à cause de leur manque d'expérience avant que le premier rapport fût envoyé.

C. J. Brydges, éc., et l'honorable M. McLelan, sont présents.

B. BRYDGES est interrogé.

319. *Par l'honorable M. Anglin.*—Je vois que le premier document relatif à cette affaire est daté du 6 juillet 1870. Dans ce document, les commissaires disent "qu'étant convaincus de l'habileté, de l'expérience et des ressources de MM. Jackson, ils recommandent que leur soumission soit acceptée." Le second document porte la date du 23 août. Les commissaires y disent :—"Les soussignés, commissaires nommés pour construire le chemin de fer Intercolonial, ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil qu'ils ont examiné les questions relatives aux soumissions pour la section No. 20, qui leur ont été renvoyées avec leur rapport du 6 juillet dernier, que l'honorable M. Chandler est malade et retenu au Nouveau-Brunswick, etc. M. Walsh ayant de nouveau examiné toute la question souscrit au rapport fait par les commissaires au conseil, le 6 juillet dernier, et recommandant que la soumission de MM. J. et G. Jackson soit acceptée. M. Brydges, ayant examiné les documents relatifs aux cautions offertes par MM. Ellis et Cie., avec leur soumission, renvoyée aux commissaires par le conseil, est, d'opinion que ces documents font disparaître le manque de formalités en raison duquel la soumission de MM. Ellis et Cie., avait été écartée, et persuadé que MM. Ellis et Cie., ont l'habileté, l'expérience et les ressources requises, il est d'avis que leur soumission soit acceptée pour la section No. 20, à raison de \$520,000, cette soumission étant la plus basse."

MM. Ellis et Cie., ne purent obtenir de cautions, et les commissaires recommandent de nouveau les MM. Jackson, ces messieurs s'étant associé d'autres personnes auxquelles il paraît que le conseil fit objection. Ces documents prouvent que les commissaires étaient bien convaincus de l'habileté, des ressources et de l'expérience de MM. Jackson et Cie.

M. Brydges répond.—La plus basse soumission, pour la section No. 20, était celle de MM. Ellis et Cie., et la plus basse ensuite qui était jugée acceptable était celle de MM.

Jackson et Cie. Il y avait des objections à la soumission de MM. Ellis et Cie., parce qu'elle n'était pas strictement en forme, c'est-à-dire, que les annonces exigeaient que les signatures qui y étaient apposées le fussent par les soumissionnaires eux-mêmes et leurs cautions, et dans ce cas, les cautions n'avaient pas signé le document par lequel ils s'engageaient à se porter cautions. Les signatures apposées à la soumission étaient toutes de la même écriture. Je considérais que cela était un défaut très grave et fatal; et lorsque les soumissionnaires comparurent devant nous ils ne produisirent, à mon avis, aucune preuve satisfaisante qu'ils avaient été autorisés à signer le document pour les cautions. En examinant les soumissions, nous fûmes d'avis que celle de Jackson et Cie., n'étaient pas acceptable, parce qu'ils n'avaient pas dans ce genre d'entreprise l'expérience que nous croyions qu'ils devaient avoir, et qu'à moins qu'ils ne s'adjoignissent quelqu'un qui eût l'expérience qui leur faisait défaut, et si Ellis et Cie., ne pouvaient nous satisfaire au sujet de leur soumission, nous passerions sur celle de Jackson et Cie. MM. Ellis et Cie., ne nous satisfirent pas à propos de l'informalité de leur soumission, mais MM. Jackson et Cie., nous informèrent avant que notre rapport du 6 juillet eût été envoyé au conseil, qu'ils s'étaient associé M. Wardrope, que nous jugeâmes avoir l'expérience requise, et c'est sur cette information que nous fîmes notre recommandation. La chose nous fut renvoyée par le conseil, avec une communication envoyée directement au conseil, pas par l'entremise des commissaires, par la caution proposée (M. Wiser) de MM. Ellis et Cie., disant qu'il signalait l'obligation de cautionnement si l'entreprise était adjugée à MM. Ellis et Cie. Je considérai qu'ils avaient ainsi remédié à l'informalité, et recommandai que leur soumission fût acceptée. Le gouvernement accepta alors la soumission de MM. Ellis et Cie., à condition que le contrat fût signé dans un temps donné par l'entrepreneur et les cautions. Ces messieurs furent immédiatement avisés de ces conditions, mais ils ne s'y conformèrent pas, et en conséquence leur soumission fût abandonnée. C'est alors qu'on nous renvoya la question afin que nous pussions mettre par écrit ce que nous avions rapporté verbalement auparavant.

320. *Par l'honorable M. Holton.*—Le résultat paraît donc avoir été celui-ci : que vous reçûtes instruction du gouvernement de remédier à ce que vous regardiez comme un défaut fatal dans la soumission de MM. Ellis et Cie., et que le gouvernement mit de côté votre rapport en faveur de MM. Jackson et Cie., parce qu'ils s'étaient adjoint M. Wardrope?—Ce n'est pas là la position exacte. Le gouvernement ne nous a pas dit de nous contenter de la lettre de M. Wiser. Ce monsieur, ni MM. Ellis et Cie., ne nous firent aucune communication comme commissaires avant que nous eussions envoyé notre rapport recommandant MM. Jackson et Cie. Après que notre rapport eût été rendu au conseil, et avant que le conseil eût rien décidé à son sujet, MM. Ellis et Cie., envoyèrent la lettre de M. Wiser. Le gouvernement, sans exprimer aucune opinion, nous renvoya notre rapport avec cette lettre, pour savoir si elle changerait notre opinion. Elle a changé la mienne.

321. Je crois que le gouvernement a adopté un rapport de comité qui a été communiqué aux commissaires, disant que si Ellis et Cie., remplissaient les conditions requises au sujet de la signature *bonâ fide* des cautions sous un certain nombre de jours, le contrat devait leur être donné?—C'est là mon rapport.

322. Mais le fait reste que le gouvernement a insisté pour que ce défaut fatal fût remédié, dans le cas de la soumission d'Ellis et Cie., mais qu'il a refusé dans le cas de Jackson et Cie.?—Il n'a pas insisté pour faire remédier au défaut de formalité. Après qu'il eut reçu notre rapport, disant que nous n'étions pas satisfaits de la soumission d'Ellis et Cie., il reçut une lettre qu'il nous renvoya en nous demandant si nous pensions qu'elle faisait disparaître l'informalité.

323. M. Brydges nie-t-il que le gouvernement ait demandé aux commissaires de regarder la soumission d'Ellis et Cie., comme étant acceptable au point de vue de la forme, si les cautions signaient sous un certain nombre de jours?—Il ne nous a donné aucune instruction à ce sujet. Il nous a renvoyé notre rapport pour que nous le prenions de nouveau en considération.

324. Voici le rapport du comité du conseil privé:—“ Dans un mémoire en date du 23 août 1870, l'honorable Sir George E. Cartier, agissant pour l'honorable ministre des travaux publics, soumet un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial en date du 6 juillet 1870, accompagné d'une évaluation approximative du coût de la section No. 20, évaluation demandée par le conseil, et aussi d'explications de deux des commissaires à l'effet que, relativement à la section No. 20 de la ligne, la soumission de MM. Ellis et Cie., de Prescott,

pour \$529,000, ou \$86,666 le mille, étant la soumission la plus basse, avait été écartée à cause d'une irrégularité dans la signature de la personne que MM. Ellis et Cie., proposait comme caution, mais que cette irrégularité a été rectifiée par une lettre de la dite personne qui s'offre comme caution.

“ L'honorable Sir George E. Cartier est d'avis que l'irrégularité dont on se plaignait n'était pas suffisante pour refuser le contrat à MM. Ellis et Cie., et il recommande que leur soumission soit acceptée, et que contrat soit passé avec eux en conséquence, d'ici à huit jours, et que les dits entrepreneurs s'occupent immédiatement d'exécuter le dit contrat.

“ Le comité est d'avis que la soumission de MM. Ellis et Cie., soit acceptée et que les instructions nécessaires soient données aux termes du rapport précédent.”

325. Cela est indifférent. Vous avez dit qu'aucune communication n'avait été reçue ?— Nous n'avons reçu aucune communication qu'après que nous eûmes fait rapport.

M. Holton dit :—Cela revient à dire que le gouvernement vous a ordonné de regarder comme n'existant plus un défaut que vous considérez être fatal dans la première soumission de ces messieurs, et qu'il a refusé d'approuver votre rapport en faveur de MM. Jackson et Cie., parce qu'ils avaient fortifié leur position en s'associant M. Wardrope.

Le Président.—Cela n'est pas présenter l'affaire sous son vrai jour. Le procès-verbal du conseil que M. Holton vient de lire n'a été rédigé qu'après que le second rapport des commissaires eut été reçu. L'affaire est tout simplement ceci : Les commissaires firent un rapport qui leur fut renvoyé, sans aucune instruction, pour qu'ils examinassent la question du remède apporté à l'informalité ; c'est ensuite que fut présenté le rapport signé par M. Brydges en faveur d'Ellis et Cie., et c'est sur ce rapport que fut basé le procès-verbal du conseil. Quant à l'autre question du rejet de la soumission de Jackson et Cie., je me contenterai de demander à M. Brydges s'il n'y a pas des soumissions, même plus basses que celle d'Ellis et Cie., qui ont été rejetées pour cause de manque d'habileté, d'expérience et de ressources.

M. Brydges.—Je pense qu'Ellis et Cie., étaient absolument les plus bas soumissionnaires ; mais il y avait des soumissions entre la leur et celle de Jackson et Cie.

Le Président.—Serait-il possible de bien conduire une entreprise de cette nature si, après avoir refusé des individus à cause de leur manque d'habileté, d'expérience et de ressources, vous leur permettiez de se fortifier en s'associant d'autres personnes qui auraient peut-être fait des soumissions plus élevées ?

M. Holton.—Je répondrai à ceci qu'il me semble que l'on devrait plutôt permettre à un individu de se fortifier comme l'on fait Jackson et Cie., que de permettre au gouvernement de remédier à un défaut fatal dans les soumissions tel que celui mentionné par M. Brydges.

M. Tilley.—Je diffère entièrement de l'opinion exprimée par mon honorable ami. Quels sont les faits dans le cas actuel ?—On a fait objection à la soumission d'Ellis et Cie., parce que celui qui devait se porter caution pour eux n'avait pas signé lui-même le document. Subséquentement, il écrivit au gouvernement qu'il est prêt à signer, et le gouvernement, considérant l'immense somme d'argent qui était en jeu, lui dit que s'il voulait signer le contrat d'Ellis et Cie, ils l'auraient. On avait perdu beaucoup de temps, et en conséquence nous stipulâmes que M. Wiser signerait le contrat sous huit jours.—Maintenant, examinons l'autre cas : la soumission de MM. Jackson et Cie., était la première qui fût acceptable ensuite. L'ingénieur disait qu'il était absolument nécessaire que cette entreprise fût confiée à des gens d'expérience, et l'on pensait que MM. Jackson et Cie., n'avaient pas assez d'expérience pour faire des travaux de ce genre, et ils furent rejetés. Ensuite, ils s'associèrent une personne qui avait fait une soumission plus élevée, et le gouvernement décida qu'il serait très blâmable de les accepter pour cette raison.

M. Holton.—Le même argument peut s'appliquer également à l'autre cas. La vraie question est de savoir quel est le défaut le plus important, M. Brydges a dit qu'il regardait le défaut de la soumission d'Ellis et Cie., comme fatal, et en conséquence il fit rapport en faveur de MM. Jackson et Cie.

M. Brydges.—Ce n'est qu'après que nous eûmes appris que M. Wardrope avait consenti à s'associer avec M. Jackson que nous envoyâmes ce rapport du 6 juillet.

M. Holton.—Nous devons-nous guider par les documents qui nous sont soumis, et nous ne pouvons permettre que ces documents soient modifiés par des explications verbales. M.

Brydges a concouru dans le rapport du 6 juillet, disant que ces personnes possédaient l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires, et recommandant en conséquence que leur soumission fût acceptée. Survint alors ce que l'on a rapporté au sujet d'Ellis et Cie. Vint ensuite le rapport du conseil privé du 20 septembre, qui fut fait en conséquence de l'inexécution du contrat par Ellis et Cie., aux conditions sur lesquelles les commissaires avaient été chargés par le gouvernement d'insister.

M. Tupper.—Je crois que l'affaire qui est devant le comité est bien claire et bien simple, et qu'il est bien difficile de l'embrouiller, ici ou ailleurs. Le gouvernement est responsable, en vertu de la loi, de tout ce qui se fait à propos de ses affaires, et il était d'avis que la soumission la plus basse devait être acceptée, pourvu que les personnes dont les noms étaient offerts comme cautions, voulussent signer. Le gouvernement était d'opinion que, dans l'intérêt du pays, il était parfaitement justifiable, d'après la loi, de donner à ces personnes l'occasion de signer. Le gouvernement est prêt à prendre la responsabilité de cette conduite ici ou ailleurs. En second lieu, le gouvernement était d'opinion qu'il ne lui était pas loisible de mettre de côté tous les principes des soumissions et contrats, et de dire que des individus pourraient amender leurs soumissions en s'associant un autre entrepreneur. Je n'hésite aucunement à dire que le gouvernement est prêt à en prendre la responsabilité, et qu'il est de l'intérêt du service public, et de son devoir, de permettre aux personnes offertes comme cautions primitives de signer le contrat et le compléter.

M. Holton.—Malheureusement pour cette argumentation, qui peut être bonne, le gouvernement, dans le cas de Jackson et Cie., a suivi une conduite toute contraire, il a renversé la décision des commissaires.

M. Tupper.—La loi donne au gouvernement le droit de renverser les décisions des Commissaires.

M. Holton.—Nous discutons l'opportunité de l'action du gouvernement dans ces deux cas où il a renversé les décisions des commissaires. C'est ici le gouvernement qui est en faute plutôt que les commissaires. Les commissaires paraissent avoir bien et fidèlement rempli leurs devoirs, mais leurs décisions furent mise de côté par deux fois par le gouvernement, pour des motifs directement opposés—et dans le cas d'Ellis et Cie., pour des raisons techniques. Mais nous voyons le gouvernement, dans le cas de Jackson et Cie., refuser de permettre à cette compagnie de se fortifier. Sous un rapport très important, le gouvernement se trouve entre les cornes d'un dilemme. Si le gouvernement avait raison dans un cas, il avait tort dans l'autre; mais mon impression est qu'il avait tort dans les deux cas.

M. Mackenzie.—Il n'y a aucun doute à cela. (Rires.)

M. Anglin.—Dans le premier rapport, dans lequel les commissaires donnent la liste des soumissionnaires, et la liste de toutes les soumissions dont ils ont pris connaissance, il n'est aucunement fait mention de Brown, Brooks et Ryan, qui ont en fin de compte obtenu le contrat. Les commissaires paraissent avoir trouvé leur soumission si peu digne de considération qu'il n'en font aucune mention.

Sir F. Hincks.—Êtes-vous bien sûr de ce fait?

M. Anglin.—Il est remarquable qu'il n'est pas fait mention d'eux.

M. Tilley.—Les commissaires ont commencé par les plus basses soumissions et sont montés jusqu'à une soumission acceptable, et celle de Brown, Brooks et Ryan était au-dessus.

M. Pope.—La chose me paraît claire. En premier lieu, Ellis et Cie., qui firent une soumission, ne produisirent pas leurs cautions; s'ils l'eussent fait, il n'y aurait eu aucun embarras au sujet de la commission.

M. Tilley.—Aucun.

M. Pope.—Quant à Jackson et Cie., ils soumissionnèrent aussi, mais il paraît qu'ils voulaient introduire un nouvel élément, et faire une nouvelle compagnie, ce qui n'était dans la compagnie qui avait fait la soumission. Le gouvernement aurait-il été justifiable, dans ce cas, d'accepter une soumission qui n'avait jamais été faite? (écoutez! écoutez!)—car le nouvel élément qui y était introduit en faisant une nouvelle soumission.

M. Mackenzie (à l'Hon. *M. Tupper*).—Ai-je compris que vous disiez que vous vous opposeriez à ce qu'une soumission fût modifiée après qu'elle aurait été déposée ?

M. Tupper.—J'ai dit que je m'opposerais à ce que l'on permit à l'un de la modifier et pas à l'autre.

M. Mackenzie.—Vous prétendez ceci, que celui qui fait la plus basse soumission, si ses cautions sont suffisantes, doit avoir l'entreprise ?

M. Tupper.—Oui.

M. Mackenzie.—Pourquoi, alors, ce principe n'a-t-il pas été appliqué dans le cas des havres sur les lacs Huron et Érié ?

M. Tupper.—Cela a déjà été expliqué.

M. Mackenzie.—Je suis bien aise de voir que le président du conseil condamne l'action du gouvernement dans ces deux cas (rires). Le gouvernement a refusé la soumission de l'un des meilleurs citoyens du pays afin de récompenser ses propres partisans.

326. *Par le Président*.—N'est-il pas vrai que les commissaires ont rejeté des soumissions pour la raison que les soumissionnaires avaient déjà obtenu une quantité d'ouvrage que les commissaires jugeaient suffisante ?—Oui.

M. Mackenzie.—Pouvez-vous mentionner quelques noms ?

M. Tupper dit :—Grant et Sutherland, par exemple.

327. Avez-vous adjugé plus d'un contrat à certains individus sur l'Intercolonial ?—Oui.

328. Pour quel motif ?—Parce que nous étions convaincus des ressources de ces individus.

329. Pouvez-vous vous rappeler leurs noms ?—Il y a le cas de Worthington, qui a eu deux sections voisines.

M. Walsh dit :—Il y a aussi le cas de Grant et Whitehead. Dans l'un des cas, les sections étaient séparées, et le résultat n'a pas été satisfaisant, en sorte que les commissaires ne l'ont pas renouvelé.

M. WALSH est interrogé.

330. *Par M. Mackenzie*.—Est-ce parce que les sections ne se joignaient pas, que vous ne l'avez pas renouvelé ?—C'était là l'une des raisons.

331. Les commissaires ont-ils donné cette raison ?—Oui.

332. Où est la communication ?—Nous ne mettons pas, en général, tout par écrit. Nous faisons beaucoup de communications verbales.

M. BRYDGES est interrogé de nouveau.

333. Connaissez-vous John Brown de Thorold ?—Oui.

334. Croyez-vous qu'il soit capable d'exécuter deux entreprises éloignées l'une de l'autre ? par exemple, les constructions à Goderich et Rondeau ?—Je ne suis jamais allé là, et je ne puis avoir aucune connaissance du sujet.

335. Hésiteriez-vous à donner ces entreprises à Brown ?—Cela dépendrait des conditions. Je dois dire que pour deux ouvrages de ce genre, je préférerais avoir deux entrepreneurs.

336. Vous dites que vous connaissez l'homme et je vous demande si vous lui donneriez ces deux ouvrages ?—Eh bien ! non.

M. Mackenzie.—Je suppose que cette réponse est nécessaire pour justifier la conduite du gouvernement et de ses commissaires.

M. Brydges.—J'espère que lorsqu'on me fait une question, il doit être bien compris que je suis prêt à maintenir la réponse que je fais.

337. *Par l'Honorable M. Holton*.—Est-ce l'habitude en Angleterre, ou ailleurs, de prétendre que de grands entrepreneurs sont incapables d'entreprendre des travaux quelconques à cause de leur éloignement ?—Pas dans le cas de Brassey et Cie., qui ont des millions à leur disposition. Mais nous n'avons que de petits entrepreneurs ici.

338. Sur le Grand Occidental par exemple, Zimmerman était-il incapable d'en construire

deux sections?—Si je me rappelles bien, les sections entreprises par Zimmerman étaient contiguës.

339. N'est-il pas notoire que les entrepreneurs de chemin de fer entreprennent une variété d'ouvrages considérablement éloignés les uns des autres?—Je préférerais, lorsque les travaux sont éloignés, les confier à des entrepreneurs distincts.

Sir A. T. Galt dit :—Je pense que l'affaire de Brown n'est pas devant le comité.

M. Holton.—Tout homme qui reçoit une seule piastre des deniers publics se trouve devant le comité. Nous avons le droit de discuter les choses relativement.

Sir A. T. Galt.—À l'égard de cette question de l'entreprise de travaux séparés par un même homme, cela dépend beaucoup des ressources de cet homme. Si je comprends bien la question principale, on ne peut aucunement blâmer les commissaires au sujet de la section No. 20.

M. Holton.—C'est ce que je dis?

Sir A. T. Galt.—L'affaire est celle-ci :—Ellis et trois autres présentent une soumission aux commissaires. Ceux-ci font rapport au gouvernement, le 6 juillet, que la soumission de Jackson et Cie., doit être acceptée parce qu'Ellis n'avait pas rempli les conditions requises. Ils expliquent ensuite que leur rapport du 6 juillet avait été fait à la suite d'une communication de Jackson et Cie., disant qu'ils avaient remédié à un certain défaut. Les commissaires acceptent alors cette soumission de Jackson et Cie., et je pense qu'ils avaient parfaitement raison.

M. Mackenzie.—Samedi, j'ai prié le greffier d'assigner M. Livesey à comparaître afin d'obtenir certains renseignements, mais il paraît maintenant que ce monsieur n'est pas assez bien pour venir. M. Brydges a dit l'autre jour que la compagnie de locomotives du Yorkshire était presque en état de faillite, et je désire interroger M. Livesey à ce sujet.

M. Bolton.—J'ai eu une conversation avec M. Livesey, d'une nature purement publique. Il me dit, comme l'avait déjà dit M. Brydges, que la compagnie avait réduit son capital, ce qui n'est pas peu fréquent en Angleterre, et n'indiquait nullement l'insolvabilité. Il me dit que la compagnie construisait de 120 à 130 locomotives par année, et qu'elles étaient envoyées dans toutes les parties du monde.

Dr. Tupper.—Il n'est que juste de dire que M. Livesey m'a informé qu'il avait une soumission pour la compagnie du Yorkshire, et qu'il en avait une pour lui-même à un prix beaucoup élevé. Il me dit qu'il devait avoir une partie de l'ouvrage dans les deux cas.

M. Holton.—Il a donc dit ce qui a été contredit l'autre jour, et dans le but de dissiper un malentendu sur le sujet, que les locomotives devaient être fournies droits payés, par opposition à être fournies en entrepôt.

M. Mackenzie.—Nous avons lu la soumission de M. Livesey.

Dr. Tupper.—J'ai compris qu'il disait qu'il agissait pour la compagnie du Yorkshire ainsi que pour lui-même.

M. Brydges.—Il m'a dit la même chose.

M. Holton.—M. Livesey a dit qu'il avait un intérêt dans la soumission de la compagnie du Yorkshire et qu'il devait construire quelques parties des locomotives.

Le comité s'ajourne à une heure moins le quart, pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

SALLE DE COMITÉ,

OTTAWA, samedi, 8 avril 1871.

Le comité se réunit.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HON. SIR FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B., *Président*.

L'hon. M. Anglin,	M. Bolton,	M. Masson (Terrebonne),
L'hon. M. Holton,	M. Dufresne,	M. McConkey,
L'hon. M. Irwin,	M. Gibbs,	M. Pope,
L'hon. M. Langevin,	M. Keeler,	M. Robitaille,
L'hon. M. Tilley,	M. Lapum,	M. Ross, (Prince-Edouard),
L'hon. M. Tupper,	M. Lawson,	M. Ryan (King's N. B.)
L'hon. M. Wood,	M. Macdonald, (Glengarry),	M. Walsh,
M. Blake,	M. Mackenzie,	M. Young.

Le comité continue à examiner les dépenses faites sur le chemin de fer Intercolonial.

L'HONORABBE M. TILLEY est examiné.

340. *Par l'honorable M. Holton.*—QUEL droit le chemin de fer Grand Tronc a-t-il payé sur les locomotives importées?—Quinze pour cent sur chaque locomotive quand elle est assemblée.

341. Ce tarif s'applique-t-il au prix total de la locomotive, ou au prix de la locomotive moins la valeur des parties qui sont importées en franchise?—Cela dépend du mode d'importation. Les locomotives paient les droits comme telles, mais si on importe séparément les parties exemptes de droits, elles entrent en franchise. C'est ainsi qu'on les importe généralement.

342. *L'honorable M. Holton*—fait observer que les commissaires calculent les droits sur la valeur totale de la locomotive telle qu'indiquée dans la soumission. Le gouvernement admet les locomotives importées par certaines compagnies, telles que le Grand Tronc et le Grand Occidental—sur paiement des droits; mais la valeur des parties entrant dans la construction des locomotives, et qui sont exemptes de droits. Que représente cette déduction?—Environ un tiers des droits.

Néanmoins, bien que d'autres locomotives soient admises sur paiement des deux-tiers des droits, les locomotives pour l'Intercolonial paient prix entier.

Le président.—De quelles locomotives voulez-vous parler?

M. Holton.—Les locomotives pour lesquelles des compagnies de Glasgow et d'ailleurs ont fait des soumissions. N'est-ce pas l'usage que les articles importés par le gouvernement, pour son propre usage, entrent en franchise?—Les gouvernements locaux paient les droits sur toutes leurs importations.

344. Je parle du gouvernement fédéral?—Oh! alors il y a exemption de droits.

345. N'ent-il pas été convenable de garantir la franchise aux soumissionnaires pour locomotives?—Non, et je vais vous citer un exemple qui expliquera la chose. Les soumissionnaires pour la construction des ponts de l'Intercolonial emploient une grande quantité de ciment. Ils ont demandé à être exemptés des droits. Nous avons refusé, prétendant qu'ils devaient payer les droits comme tous les entrepreneurs ordinaires. Ces entrepreneurs emploient parfois des milliers de barils de ciment.

Le président.—Il serait très-injuste, à mon avis, pour nos fabricants de faire remises des droits sur les locomotives importées.

M. Holton.—Il serait juste, à mon avis, de mettre tous les soumissionnaires sur le même pied. En définitive la distinction n'est défavorable qu'aux soumissionnaires étrangers.

M. Tilley.—Les commissaires ignoraient, je suppose, qu'on pouvait faire entrer les locomotives par parties.

M. Holton.—En tous cas, le gouvernement ne l'ignorait point.

M. WALSH est examiné.

346. *Par M. Mackenzie.*—Est-il à votre connaissance que des ingénieurs employés sur le chemin de fer Intercolonial aient des parts dans des contrats ?—Non.

347. Aucun cas de cette nature est-il venu à votre connaissance ?—Non.

348. Les commissaires ont-ils jamais reçu avis de pareille chose ?—Non, jamais, en ce qui concerne aucun des ingénieurs. Lorsque la section 10 fut adjugée on fit courir le bruit qu'un ami de l'ingénieur avait des intérêts dans le contrat. Mais cette rumeur était sans fondement. Et du reste, le contrat fut ultérieurement annulé.

349. Ce contrat fut-il adjugé à des soumissionnaires, ou bien l'a-t-on adjugé en dehors de la liste des soumissionnaires ?—Il fut adjugé à des soumissionnaires, MM. McBean et Robinson.

350. McBean et Robinson, ou McBean, Robinson et Cie. ?—Non ; McBean et Robinson ; l'on trouvera les noms dans les rapports.

351. *Par M. Young.*—QUEL est l'ingénieur dont il s'agit ?—Le bruit a couru que c'était un frère de M. Laight.

352. *Par M. Mackenzie.*—IL semble y avoir eu deux rumeurs, car j'ai entendu dire que c'était l'ingénieur lui-même. Le bruit vint aux oreilles des commissaires, dont l'un au moins fit enquête et s'assura qu'il s'agissait du frère de l'ingénieur, et non de l'ingénieur lui-même.

Le témoin.—Duquel des commissaires voulez-vous parler ?

M. Mackenzie.—Je ne saurais dire. Je vois, dans le rapport, que la soumission est faite au nom de "McBean, Robinson et Cie."

Le témoin.—Je présume que lorsqu'on a demandé le nom de la compagnie, la réponse a été : "McBean et Robinson."

353. Savez-vous que le Dr. Ferguson étant un des associés ?—Non, je l'ai vu sur la ligne ; c'est le gendre d'un des entrepreneurs, M. Robinson.

354. J'ai reçu mes renseignements trop tard pour produire les preuves devant le comité. Toutefois, mes renseignements sont très-précis. Combien de milles, W. Walsh, comprenait cette section ?—Elle commençait à Newcastle et s'étendait à l'ouest ?—vingt milles.

355. Où a-t-on travaillé sur cette section ?—La principale partie des travaux (sauf les déblais), comme les excavations, la maçonnerie, etc., a été faite dans le voisinage de Newcastle.

356. De fait à un mille ou un mille et demi de cette extrémité de la ligne ?—Je crois que oui.

357. Est-ce là tout ?—Je ne suis pas sûr, mais je sais que la plus grande partie des travaux a été faite dans le voisinage de Newcastle.

358. Quelle était la nature de ces travaux ?—Maçonnerie et excavations.

359. Surtout des excavations ?—Oui.

360. De quelle nature ?—Sol et pierre, sur la partie que j'ai visitée.

361. Quelle sorte de pierre ?—Grès mou à surface de gravier.

362. Vous dites grès mou à surface de gravier ?—Oui.

363. Vous rappelez-vous le prix des tranchées dans le roc ?—Non.

364. Je trouve quatre-vingt cents la verge !—En pareils cas, l'ingénieur divise sur les différents travaux la somme totale accordée à l'entrepreneur.

365. Voulez-vous dire qu'une fois le contrat exécuté, l'entrepreneur n'aurait pas droit à 80 cents la verge pour toutes les excavations dans le roc ?—Je ne crois pas. Les cédules ne règlent pas les prix payés. Elles indiquent une somme totale payée pour l'entreprise. L'ingénieur dresse un état indiquant la quantité d'excavations dans le roc, et dans le sol. Il prend le total de la soumission et paie les entrepreneurs pour chaque espèce des travaux exécutés.

366. Supposez que les entrepreneurs se soient trompés sur la nature des travaux et indiquent, dans leur cédula, des prix trop forts ou trop faibles, alors ils auraient pu avoir droit à plus ou moins de quatre-vingts cents ?—Dans quelques cas les listes indiquent des prix fort extravagants pour certains ouvrages. Je crois que, dans le cas que vous citez, les soumissionnaires avaient demandé un prix énorme pour les déblais, prix que l'ingénieur réduisit d'après le montant total du contrat.

367. Supposez que le soumissionnaire eût calculé 100,000 pieds d'excavation dans le roc qu'on eût fixé le prix d'après ce calcul et qu'en définitive on n'eût constaté que 80,000 pieds ; le prix de 80 cts. n'eût-il pas alors été trop élevé ?—Mais s'il y eût eu une diminution de la quantité d'excavations dans le roc, les quantités d'autres ouvrages auraient pu augmenter.

368. Pouvez-vous dire à quel prix les ingénieurs évaluaient ces excavations dans le roc ?—Je ne saurais le dire maintenant.

399. Les commissaires permettent-ils aux entrepreneurs de commencer par la partie la plus facile du chemin ?—C'est l'affaire des ingénieurs.

370. Dans le cas actuel, M. Light les a laissés commencer près de Newcastle où les chemins étaient bons, et les travaux faciles ?—Oui, mais les tranchées étaient difficiles.

371. Naturellement, plus la tranchée est difficile plus elle est payée. Cette partie du pays n'est-elle pas intersectée de ravins profonds ?—Oui.

372. La terre enlevée était employée à remplir ces ravins ?—Oui.

373. Pourquoi ces entrepreneurs n'ont-ils pas été requis de commencer à la partie la plus difficile de la ligne au lieu de commencer à la partie la plus facile ?—Parceque nous ne forçons jamais les entrepreneurs de commencer sur aucun point particulier.

374. Dans le cas, les commissaires n'ont pas fait leur devoir. Ces entrepreneurs, désignés par la rumeur publique comme peu responsables, sont autorisés à commencer où ils veulent, c'est-à-dire par des travaux de vingt par cent plus faciles que sur toute autre partie de la section, l'ingénieur l'admet. J'ai exprimé à ce monsieur ma surprise que pareille latitude fût accordée, M. Light n'est pas ici et je ne répéterai pas ce qu'il me dit alors, mais je puis exprimer ma propre opinion. Il me semble injuste que les commissaires aient permis de commencer par les travaux les plus faciles, car à mesure qu'on l'éloigne de la rivière les difficultés augmentent. Vous répondrez, M. Walsh, que les commissaires n'indiquent jamais où les travaux doivent commencer sur chaque section ?—Jamais.

375. Jamais. Dans ce cas les ingénieurs ont-ils fait rapport du nombre d'hommes employés et des dépenses faites chaque jour, chaque semaine ou chaque mois pendant qu'on a travaillé ?—Les ingénieurs font rapport aux ingénieurs-en-chef et les commissaires reçoivent des rapports mensuels des travaux exécutés.

376. Je ne savais pas que telles fussent les instructions des ingénieurs. Je crois que, dans tous les travaux publics, il est d'usage, lorsque les entrepreneurs sont payés partie en bloc, partie d'après le prix des cédules, qu'on tienne un compte exact du nombre d'hommes, de chevaux, etc., employés ?—Oui, mais je veux dire que copies de ces rapports ne sont pas adressés aux commissaires. M. Fleming a fait valoir cette raison, entr'autres, auprès des commissaires, pour augmenter le personnel chargé de constater ce que vous venez de mentionner.

377. Ne pensez-vous pas que cette augmentation de *surveillants*, si je puis ainsi dire, pourrait avoir un autre résultat, celui de mettre les commissaires à même de juger si les travaux sont faits convenablement, et d'empêcher les entrepreneurs de choisir les points les plus faciles au lieu de procéder régulièrement. Dans le cas dont il s'agit, la rumeur publique blâmait beaucoup les entrepreneurs, et vous n'avez jamais vérifié les rapports de vos subalternes.

Le témoin.—Voulez-vous dire qu'on devrait nommer quelqu'un en dehors du personnel requis pour surveiller ce personnel ?

M. Mackenzie.—Non, je veux dire que les commissaires devraient employer une personne pour dresser des états du nombre d'hommes, chevaux, etc., employés et constater ainsi les dépenses réellement faites. Il est évident, pour le cas actuel, que les travaux étaient surtout faciles sur le bord de la rivière et que si l'on travaillait surtout à ce point c'était pour de bonnes raisons. L'emploi d'un *rapporteur* aurait prévenu cet abus.

378. *Par M. Lawson*.—COMMENT sont faites les évaluations pour les paiements ?—On ne se guide pas sur les cédules de l'entrepreneur mais sur le rapport du travail fait au tra-

vail total à faire, rapport calculé par l'ingénieur-en-chef. A la fin du mois, l'ingénieur local fait rapport que tant de travaux des diverses espèces ont été exécutés, et l'ingénieur-en-chef applique ses prix à ces quantités.

379. *Par l'honorable M. Tilley.*—Les entrepreneurs se montrent-ils généralement satisfaits des prix qu'on leur accorde l'ingénieur?—Certainement non.

380. L'ingénieur n'accorde-t-il pas, proportionnellement, un prix plus faible pour les travaux les plus faciles, afin d'empêcher les entrepreneurs de se borner seulement à ces travaux faciles et ensuite de renoncer au contrat?—M. Fleming accorde le plus fort prix à la maçonnerie, afin d'induire les entrepreneurs à pousser activement cette partie des travaux.

381. *Par M. Mackenzie.*—SAVEZ-vous où l'on prenait la pierre pour la maçonnerie, sur cette section?—Tout près du chemin, il y a une carrière.

382. Est-ce que les entrepreneurs n'ont pas trouvé une grande partie de la pierre sur le chemin même?—Je n'en suis pas sûr, mais je sais qu'il existe une carrière dans le voisinage.

383. Est-ce que tout le terrain que traverse la ligne n'était pas couvert de grès propres à la maçonnerie?—Oui, et presque toute la pierre a été obtenue sans faire d'excavation.

M. Tilley fait observer que dans les paiements, l'ingénieur tient compte de la facilité avec laquelle on se procure les matériaux.

384. *M. Mackenzie.*—En est-il ainsi? N'y a-t-il pas un prix fixe pour la maçonnerie?—Vous voulez dire, je suppose, que le prix de la maçonnerie n'est pas uniforme sur toutes les sections?—N'est-il pas uniforme pour toutes les parties de la section No. 10?

M. Tilley.—Certainement.

M. Mackenzie.—Le fait que je veux signaler est celui-ci :—Les commissaires ont permis aux entrepreneurs de travailler sur les points les moins difficiles où l'on trouvait à la surface du terrain les matériaux nécessaires à la maçonnerie et où les excavations dans le roc et le sol étaient très faciles, tandis que rien n'a été fait sur les parties difficiles de la section. Les entrepreneurs ont renoncé au contrat sitôt qu'il leur a fallu aller chercher les matériaux à une certaine distance.

385. *Le Dr Tupper.*—Je viens d'entendre faire une assertion peu convenable, à moins qu'on ne puisse donner de bonnes preuves à l'appui. La rumeur qui veut qu'un des ingénieurs ait eu des intérêts dans le contrat est, selon toute probabilité, sans fondement. Quant au point auquel M. Mackenzie semble attacher tant d'importance, il y a une autre manière de considérer la chose. Tous les membres du comité savent qu'un entrepreneur, à moins d'être fort riche, éprouve au début une grande difficulté à se procurer tout l'outillage nécessaire avant d'avoir reçu des paiements partiels. Pour moi, c'est une excellente raison de permettre à l'entrepreneur d'exécuter d'abord les parties les plus faciles de son contrat, puisqu'il se trouve ainsi à même de faire les dépenses considérables qui deviennent subséquemment nécessaires. Mais je n'entrerai pas dans des détails à ce sujet. Je désire demander à M. Walsh si les entrepreneurs ont renoncé à leur contrat sous prétexte que les commissaires ne voulaient pas leur payer certaines réclamations?—Nul doute que les entrepreneurs ont prétendu ne pas avoir été assez payés.

M. Mackenzie fait observer que le Dr Tupper le blâme d'avoir fait une assertion peu convenable. Nul doute que la mention de cette rumeur serait déplacée partout ailleurs que dans le comité des comptes publics. Aussi, je ne suis point allé la colporter par les rues, et je n'ai même fait aucune question à ce sujet tant que le président de la commission n'a pas eu admis l'existence de cette rumeur.

Le président du comité.—Il me semble avoir entendu dire à M. Walsh que c'était le frère de l'ingénieur et non l'ingénieur lui-même qui avait un intérêt dans le contrat?

M. Walsh.—Oui, et encore je n'ai eu vent de la rumeur qu'après l'abandon du contrat,

Le Dr Tupper.—Si cette rumeur est tant soit peu fondée, il faudrait produire les preuves devant le comité. Je n'en ai jamais entendu parler auparavant.

M. Mackenzie.—Avec du temps, on pourrait se procurer les preuves. C'est ici le lieu de vérifier ces rumeurs que la conduite des entrepreneurs, dans le cas actuel, semble corroborer. La chose m'a été mentionnée hier par une personne bien renseignée de la localité ; jusqu'alors je n'avais eu aucun soupçon. Lorsque j'ai visité la ligne moi-même, j'ai demandé à M. Light si ce n'était pas un mauvais système de permettre aux entrepreneurs de commencer sur les points les plus faciles.

386. *Par l'hon. M. Holton.*—RELATIVEMENT au point soulevé par le Dr Tupper, je ne prétends pas que l'entrepreneur eût des intérêts dans le contrat, mais en supposant qu'il en eût, a-t-il agi dans son propre intérêt et dans celui de ses associés ?—Autant que j'ai pu m'en assurer, ces entrepreneurs se plaignent que l'ingénieur a été trop strict avec eux et que, pour cette raison, ils ont abandonné le contrat.

387. *Par M. Macdonald (Glengarry).*—L'AFFAIRE de ce contrat est-elle réglée ?—Oui ; les entrepreneurs ont été payés pour les ouvrages faits, moins le pourcentage qui reste entre les mains des commissaires. Mais, comme la plupart des entrepreneurs, ils réclament un montant additionnel et cette réclamation n'a pas été reconnue.

388. Ils ont fait des réclamations pour travaux extra ?—En imprimant les soumissions, on avait omis l'item du charroi. En réglant avec les entrepreneurs, on leur accorda tant pour excavations, etc., sans tenir compte du charroi ; c'est le seul point sur lequel ils réclament.

389. *Par M. Mackenzie.*—LA spécification n'indiquait-elle pas la moyenne de la distance du charroi ?—Je crois que oui.

Alors la question semble réglée ?

Le Dr Tupper fait observer que dans la cédule des prix pour cette section, et pour cette section seule, il y a un item pour charroi, un ct., par cent pieds. C'est ce que réclame l'entrepreneur. L'ingénieur prétend que le charroi était compris dans le montant du contrat.

390. La distance moyenne du charroi, sur cette section, était, je crois, de 1,500 à 1,600 pieds. Savez-vous quelle était la moyenne sur la portion que les entrepreneurs ont exécutée ?—Elle ne pouvait de beaucoup excéder 100 pieds,—elle devait être de 100 à 200 pieds.

391. *M. Macdonald (Glengarry).*—COMBIEN réclament-ils maintenant ?—Ils n'ont précisé aucune somme ; ils soumettent une réclamation générale. Tout ce que je me rappelle, c'est que le contrat fut adjugé de nouveau sur les quantités originales spécifiées, lorsque McBean et Robertson prirent le contrat, et qu'il fut prescrit qu'un pourcentage serait déduit sur la somme totale pour les ouvrages déjà faits. Le contrat fut adjugé à Duncan Macdonald pour \$400,000. Environ \$4,000 furent déduites du compte de McBean et Robertson, et je crois que les entrepreneurs réclament à peu près ce montant. Nous adoptâmes le plan de calculer sur les quantités originales pour sauver du temps. Lorsque le premier contrat fut annulé nous fîmes mesurer de nouveau les ouvrages faits et ceux à faire, ce qui prit beaucoup de temps. C'est pourquoi, afin de ne pas perdre de temps, nous crûmes mieux faire de prendre les quantités originales et de déduire un pourcentage.

392. *Par M. Young.*—CETTE réclamation est elle de \$4,000, ou de combien ?—Les entrepreneurs n'ont pas spécifié de somme, ils ont simplement demandé que leur réclamation fût considérée de nouveau. Mais en causant avec eux, j'ai appris qu'ils demandaient la somme mentionnée.

393. *Par M. Mackenzie.*—LES commissaires ont-ils adopté de nouveaux règlements qui forcent les entrepreneurs à commencer les travaux sur certains points ?—Oui.

M. Mackenzie.—Je suis heureux de l'apprendre.

394. Tel n'était-il pas le désir de M. Fleming dès le début ? Je crois que oui ; c'est la vraie manière de procéder, sans contredit.

395. Alors les commissaires n'avaient pas exigé ce point ?—Non. Prenez le cas de la section No. 10. Les entrepreneurs se mirent à l'ouvrage et débloyèrent leurs 20 milles ; mais, de fait, ils n'entreprirent rien de la partie sérieuse de l'ouvrage. Ils ne firent des excavations que sur les points les plus faciles.

396. *Par M. Mackenzie.*—LE débloi était peu important. Le bois n'était que du bois nain, produit de la première pousse après un incendie ?—Les entrepreneurs se sont plaints de ce que les déblois n'étaient pas assez payés ; mais, autant que j'ai pu en juger, il n'y avait pas de bois de haute venue.

M. Mackenzie.—Je ne crois pas avoir vu, dans cette région, un arbuste haut de plus de six pouces.

M. FLEMING est examiné de nouveau.

397. *Par M. Mackenzie.*—Je désire vous faire une question que j'expliquerai en peu de mots. Les paiements faits aux entrepreneurs n'étaient pas proportionnels aux prix de la cédula, mais représentaient une proportion des quantités d'ouvrages pour la section. C'est la réponse qu'a fait le commissaire relativement à la section No. 10 sur laquelle les travaux ont été commencés près de Newcastle où l'on pouvait aisément se procurer tous les matériaux. J'ai demandé si l'ingénieur de district fournissait un bordereau de la paie journalière des hommes, chevaux, etc., employés ?—La réponse a été que cet état était fourni non pas à eux mais à nous ?—Il est naturel que je sache tout ce qui se passe sur la ligne. Dès le début, j'ai exigé des bordereaux exacts indiquant le nombre d'hommes, chevaux, etc. De moi-même, j'ai donné instruction à l'ingénieur de chaque section de tenir un compte exact autant que possible du personnel, chevaux, etc., employés. Dans certains cas, les rapports n'étaient pas très-exacts ; dans d'autres, ils suffisaient à l'objet que j'avais en vue ; empêcher les réclamations extravagantes des entrepreneurs *versus* le gouvernement. C'était un de mes principaux objets.

398. Ce que j'ai voulu dire par ma question relativement à cette section No. 10 est ceci : les entrepreneurs ont travaillé sur les parties les plus faciles de la section, et si vous les avez payés en proportion du prix pour la section, ils ont évidemment reçu un prix trop élevé. A mon avis, vous devez avoir besoin, pour vos calculs, non seulement d'un état du nombre d'hommes, chevaux, etc., employés, de manière à pouvoir fixer les prix non d'après le nombre de verges d'ouvrages faits, mais en tenant compte des facilités d'obtenir les matériaux. Si vous avez payé *prix plein* pour chaque verge d'ouvrage fait, alors vous devrez donner moins pour les parties les plus difficiles ?—Nous avions commencé à tenir compte de la nature des ouvrages faits ; mais il a été constaté que ce procédé était injuste pour les entrepreneurs qui, au début, ont à faire de fortes dépenses, non représentées pour l'ouvrage fait ; alors je me décidé à accorder une moyenne sur la quantité.

399. J'admets que cette manière d'envisager les choses est assez juste. Avez-vous jamais donné instructions aux ingénieurs, sur cette section ou sur d'autres, de commencer simultanément à plusieurs points, afin que leurs travaux représentassent bien la moyenne des difficultés d'une section ?—C'est ce que les ingénieurs et moi-même avons toujours demandé des entrepreneurs. Mais il n'en ont pas toujours agi ainsi. Nous ne pouvions leur en faire une obligation. Ils nous disaient qu'il leur convenait mieux de commencer à tels ou tels points, et nous ne pensions pas que cela pût nuire à l'ensemble des travaux.

400. Savez-vous que, dans des travaux publics de ce genre, c'est la règle d'exiger que les entrepreneurs commencent sur divers points?—Je le sais, et si la chose eût été en mon pouvoir, je l'aurais exigé.

401. Les commissaires n'exigent-ils pas que vous usiez de pareille autorité?—Les commissaires désirent que je ne gêne pas les entrepreneurs et que je les laisse à eux-mêmes, dans de justes limites.

402. Les choses sont changées à cet égard?—Pas beaucoup; mais les commissaires eux-mêmes ont insisté auprès des entrepreneurs pour qu'ils fassent certains ouvrages difficiles, maçonnerie, etc., qu'ils négligeaient auparavant.

M. Walsh.—J'ajouterai quelques mots à la réponse du témoin. Les enquêtes ont démontré que tous les contrats ont été adjugés à de très-bas prix. Le témoin a dit, dans une de ses réponses, qu'il aurait recommandé des prix plus élevés. Une des raisons pour lesquelles les commissaires croient devoir ne pas se montrer trop exigeants, c'est qu'il y a peu de marge pour les profits. Si, dès le début, on avait forcé les entrepreneurs à percer des tranchées difficiles, ils auraient vite renoncé à l'entreprise; tandis qu'en les laissant un peu à eux-mêmes, ils arrivaient à de bons résultats.

L'honorable M. Wood.—Il me semble que des entrepreneurs tout-à-fait incompetents ont eu des contrats. Comment expliquez-vous ce fait?

M. Mackenzie.—Tous pouvaient exécuter les travaux.

L'honorable M. Wood.—Ce n'est pas ce que je veux dire. L'ingénieur a admis l'incompétence de certains entrepreneurs qui cependant ont eu des contrats.

403. *Par M. Walsh.*—Je demanderai au témoin si M. Laight avait des intérêts dans la section No. 10?—Il y a longtemps que M. Laight m'a expliqué que son frère, se trouvant sans emploi, cherchait à prendre des intérêts dans le contrat pour une des sections, et il a mentionné la section No. 10. M. Alexander Laight était opposé à cette détermination de son frère, laquelle, disait-il, le mettrait dans une fausse position. M. Robert Laight, frère de M. Alexander Laight, ingénieur de district, combattit les justes scrupules de son frère. Celui-ci dit à Robert que la chose était plus sérieuse qu'il ne pensait. Mais M. Alexander Laight n'a jamais eu, personnellement, d'intérêt dans aucun contrat.

404. *Par M. Gibbs.*—A-T-IL eu une part dans un contrat quelconque?—Jamais.

405. *Par M. Mackenzie.*—LES entrepreneurs se plaignaient de quelqu'un?—Je crois que c'était des ingénieurs.

M. Tilly fait observer qu'ils se plaignent encore.

M. Mackenzie.—Je crois que la disposition du témoin est très-satisfaisante.

L'honorable M. Holton.—Je le crois aussi. Le comité peut, je crois, abandonner tous les soupçons.

M. Mackenzie.—Je crois qu'on a eu raison de mentionner le nom de M. Laight devant le comité, puisque nous avons maintenant des explications satisfaisantes. Pour moi, l'on m'avait donné ce renseignement, et je me suis cru obligé de le mentionner ici.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne^a

Mardi, 11 avril 1871.

Le comité se réunit.

MEMBRES PRÉSENTS :

L'HON. SIR. FRANCIS HINCKS, K.C.M.G., C.B. *Président.*

L'hon. M. Anglin,	M. Dufresne,	M. Masson (Terrebonne),
L'hon. Sir A. T. Galt,	M. Fortin.	M. Pope,
L'hon. M. Holton,	M. Gibbs,	M. Robitaille,
L'hon. M. Langevin,	M. Keeler,	M. Ross (Prince-Edouard),
L'hon. M. Tilley,	M. Lapum,	M. Ryan (King's, N.B.),
L'hon. M. Tupper,	M. Lawson,	M. Walsh et
M. Blake,	M. Macdonald (Glengarry),	M. Young.
M. Bolton,	M. Mackenzie,	

Le comité continue à examiner les dépenses du chemin de fer Intercolonial.

M. SANDFORD FLEMING est présent et interrogé de nouveau.

406. *M. Mackenzie.*—VOUS ai-je bien compris lorsque vous avez dit, il y a quelques jours, que le personnel des ingénieurs était insuffisant?—Oui.

407. Tous les ingénieurs de divisions et les assistants-ingénieurs ont-ils été nommés sur votre recommandation?—Non, pas tous.

408.—Comment donc ces nominations ont-elles été faites?—En vertu de la loi, les commissaires peuvent faire des nominations, et ils ont usé de leur droit.

409. Ils en ont fait quelquefois sans votre recommandation?—Quelquefois.

410. En pareil cas, quelle marche suit-on? Vous sont-ils tous envoyés pour que vous les utilisiez?—On avait employé un personnel considérable dans les explorations, et, règle générale, les commissaires ont nommé de nouveau ceux qui avaient été employés avant que la commission fût formée.

411. *M. Walsh.*—DE fait, ils ont nommé tous ceux que vous recommandiez?—Oui.

412. *M. Mackenzie.*—EN ont-ils nommé beaucoup sans votre recommandation?—Il y a si longtemps de cela que je ne saurais donner une réponse précise; mais je sais que quelques employés recommandés par moi n'ont pas été nommés.

413. Vous croyez qu'on leur en a substitué d'autres?—Dans certains cas.

414. Maintenant, *M. Fleming*, croyez-vous que tous les ingénieurs nommés sur la ligne soient des hommes compétents. Je vous dirai franchement pourquoi je vous fait cette question. L'on m'a rapporté que plusieurs des ingénieurs nommés sur la ligne n'étaient pas capables?—J'aimé mieux ne pas répondre.

Mais j'insiste.—Je ne saurais dire qu'ils sont tout-à-fait incapables. Je ne les aurais pas choisis moi-même, mais je ne voudrais taxer aucun d'eux d'incapacité.

415. Je ne puis pas vous forcer à répondre, mais une réponse négative n'est pas une réponse; le secret de la chose est que plusieurs ne sont pas aussi capables que vous pourriez le désirer?—L'ingénieur-en-chef doit tâcher de maintenir les meilleurs relations possibles avec son personnel, et si je désignais certains employés, je soulèverais des animosités préjudiciables. Je ne désire nommer personne.

M. Walsh.—La conclusion à tirer est claire.

416. *M. Mackenzie.*—Je sais, *M. Fleming*, que vous avez directement sous vos ordres un certain personnel, mais il y a d'autres ingénieurs de districts et de divisions. Les deux catégories sont différentes, vous l'admettez. Je parle surtout des employés qui ne sont pas immédiatement sous votre contrôle, dans votre bureau. Mais je vous demande s'il y a, dans les districts et divisions, des ingénieurs que vous n'auriez pas employés si votre choix eût été libre?—J'aurais sans doute fait d'autres choix; mais je ne taxe personne d'incapacité.

417. Quelle est votre opinion relativement aux salaires que reçoivent les ingénieurs ?—Je ne les crois pas trop élevés. Je crois même qu'on pourrait mieux payer les ingénieurs.

418. Ne serait-il pas mieux, à votre avis, d'avoir moins d'ingénieurs et de les mieux payer ?—Si l'achèvement des travaux était remis à une date reculée, votre plan serait bon ; mais si les travaux doivent être poussés activement, le personnel actuel, ingénieurs et assistants, est absolument nécessaire.

419. *L'Hon. M. Holton.*—Si je comprends bien la question de M. Mackenzie, il vous demande, M. Fleming, si un plus petit nombre d'ingénieurs plus capables ne serait pas préférable au grand nombre qu'on emploie maintenant ? Je crois que vous n'avez pas répondu à la question ?—Je crois y avoir répondu. Tous nos ingénieurs sont utilement employés. Nous n'en avons même pas assez. Il est probable (et c'est ce qu'ont fait déjà les commissaires) qu'on peut se dispenser de certains aides comme porte-jalon, porte-chaîne, etc., qui augmentent la liste des employés et peuvent être remplacés par des journaliers ordinaires.

420. *M. Mackenzie.*—Toute la ligne est actuellement tracée ?—Oui, toute.

421. Et les dessins préparés, naturellement ?—Oui, les premiers dessins sont tous prêts.

422. Vous n'avez plus à faire que les dessins de détails, pour ponceaux, etc. ?—Oui.

423. Les dessinateurs employés à ces travaux et dans les tracés préliminaires peuvent maintenant être licenciés ?—Oh ! non. Il nous faut ces employés pour tenir un état des ouvrages en voie d'exécution.

424. *L'Hon. Tupper.*—Oui, vous avez constamment besoin des dessinateurs, n'est-ce pas ?—Oui ; il faut des dessins pour chaque construction particulière, pour les modifications qu'on peut juger opportuns et pour les rapports de tous ces travaux.

425. *M. Mackenzie.*—Vous voulez parler des ponts ?—Les ponts, les ponceaux et autres ouvrages du même genre.

426. Mais enfin il ne faut pas beaucoup de dessins pour les ponceaux ?—Quelques fois ; peu dans les régions unies, mais un grand nombre dans les régions montagneuses (et nous en rencontrons beaucoup) ; alors il y a des modifications dont on ne peut spécifier l'étendue tant que les fondations n'ont pas été jetées.

427. *L'Hon. M. Holton.*—Le fait important qui me semble ressortir de cette enquête, c'est que les ingénieurs sont choisis par des hommes qui ne sont pas de la profession, les commissaires, (dont pas un seul n'est ingénieur,) sans tenir compte des recommandations du seul homme compétent, l'ingénieur-en-chef.

428. *M. Walsh.*—Je dois dire que dans l'avis de nomination envoyé à chaque candidat, il est clairement spécifié que si la personne est jugée incapable, livrée à l'intempérance, ou, pour d'autres raisons, ne donne pas satisfaction à l'ingénieur-en-chef, la nomination sera immédiatement révoquée. Une des premières choses qu'ont faite les commissaires a été de demander à M. Fleming une liste du personnel qui existait lorsque la commission fut formée, en le priant de recommander les personnes qu'il désirait avoir ; et toutes les personnes munies de cette recommandation ont été nommées.

429. Avez-vous toujours nommé les personnes recommandées par l'ingénieur-en-chef ?

M. Walsh.—Je ne me rappelle pas que nous nous soyons départis de cette règle.

430. *M. Mackenzie.*—M. Fleming dit avoir recommandé des personnes qui n'ont pas été nommées. Pourriez-vous, M. Fleming, indiquer la proportion des employés de l'exploration nommés ensuite par les commissaires, et des autres personnes nommées par eux ?—Je répondrai un peu au hasard, —mais je crois qu'il y a égalité.

431. N'est-ce pas l'usage que l'ingénieur-en-chef d'une entreprise aussi importante nomme ses assistants et ait le contrôle de tous les travaux?—C'est mon avis que l'ingénieur-en-chef doit avoir le contrôle absolu de son personnel d'ingénieurs.

M. Walsh.—Mais alors, l'acte aurait dû préciser que les nominations d'ingénieurs étaient faites par l'ingénieur-en-chef et non par les commissaires.

M. Mackenzie.—L'acte a pu être formulé de la sorte pour laisser un certain contrôle au parlement, sans gêner l'ingénieur-en-chef. Il a été démontré, l'autre jour, que l'ingénieur avait été contrôlé dans le tracé, et nous constatons aujourd'hui qu'il ne peut nommer son personnel.

M. Mackenzie.—Cela met l'ingénieur-en-chef dans une position très-fausse. Pourquoi diviser la responsabilité entre deux catégories de personnes?

M. Walsh.—Dans une lettre de M. Fleming qui était annexée à son rapport de la dernière session, il est fait mention du personnel. Pour le choix des personnes, les commissaires ont usé de leurs privilèges, mais c'est M. Fleming qui a fixé le nombre des employés. (Ici M. Walsh lit la lettre en question.) Dans cette lettre, M. Fleming prétend, avec raison, fixer l'effectif du personnel.

M. Mackenzie.—Je n'aime pas qu'on lésine avec les hommes spéciaux habiles.

M. Fleming.—Il nous est très-difficile de garder de bons ingénieurs à cause de l'exiguité des salaires, et de l'exiguité encore plus grande des sommes accordées pour frais de route.

M. Mackenzie.—J'ai examiné les chiffres des salaires, et je les trouve trop faibles. Je n'ai pas toujours eu cette opinion, mais j'aime à m'en rapporter à l'expérience reconnue de M. Fleming.

432. *L'Hon. Sir A. T. Galt.*—Voulez-vous dire que le choix du personnel doit être entièrement laissé à M. Fleming?

M. Mackenzie.—Oui.

L'Hon. Sir A. T. Galt.—Je ne puis partager votre opinion. Il me semble que les commissaires doivent avoir contrôle sur un personnel de l'efficacité duquel on les tient responsables.

M. Mackenzie.—L'ingénieur-en-chef devrait recommander les nominations qui devraient être faites par le gouvernement ou les commissaires, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons à l'encontre. Je voudrais laisser aux commissaires un certain contrôle dont ils seraient tenus responsables.

433. *M. Walsh.*—N'est-il pas vrai, M. Fleming, qu'un grand nombre des employés n'étaient pas sur la ligne lorsque la commission a été formée, et qu'ils ont été nommés sur votre recommandation?—Oui. Mais j'objecte à la nomination, sans mon consentement, d'employés pour les actes desquels je suis responsable. Je crois qu'on devrait toujours me consulter.

434. Dans la plupart des cas, vous connaissiez les personnes nommées?—Oui; mais quelquefois tel n'était point le cas, et vous savez que j'ai protesté.

435. *M. Gibbs.*—Mais qu'arrive-t-il si les employés nommés sont incapables?—Alors l'ingénieur-en-chef devrait pouvoir les suspendre.

436. *M. Mackenzie.*—Avez-vous ce pouvoir?—Pas que je sache.

437. *M. Walsh.*—Ne savez-vous pas qu'on a envoyé une circulaire disant que les employés incapables seraient démis?—Oui, je le sais.

438. *M. Gibbs.*—Des rapports ont-ils été faits contre certains employés incapables?—

Oui, mais ils n'ont été destitués que longtemps après ma réclamation.—Mais on en a tenu compte?—Je ne sais pas; mais longtemps après, ces noms ont été biffés sur les liste.

439. QU'ENTENDEZ-VOUS par longtemps après?—Trois mois.

M. Walsh.—M. Fleming pourrait sans doute donner le jour et la date de ses réclamations?

M. Mackenzie.—Il faudrait des noms, ce qui n'est pas convenable.

440. *M. Gibbs.*—DES personnes signalées comme incapables par l'ingénieur-en-chef ont-elles été maintenues sur la ligne?—Oui.

M. Mackenzie.—Cette question est sérieuse, et doit être abordée avec prudence, car de l'efficacité du personnel dépendent en grande partie les progrès et la bonne qualité des différents ouvrages. C'est dans cette idée que j'ai interrogé M. Fleming aujourd'hui. Je suis arrivé au résultat que je prévoyais. M. Fleming a eu les mains liées; jamais ingénieur-en-chef ne s'est trouvé en pareille position.

M. Walsh.—Je ne sache pas que les démissions recommandées par vous n'aient pas été faites?

M. Fleming.—Je dois dire que je n'ai pas fait de rapport écrit. Mais j'ai toujours réclamé contre la présence de certaines personnes qui sont encore employées sur la ligne.

441. *M. Gibbs.*—Y en a-t-il plus d'un?—Oui.

442. Et depuis quand réclamez-vous ainsi sans résultat auprès des commissaires?—Depuis six mois.

443. Par écrit?—Non, je ne me souviens pas avoir fait de rapport par écrit.

444. *L'honorable Sir Francis Hincks.*—AVEZ-VOUS fait rapport à une assemblée des commissaires?—Non, à quelques-uns des commissaires individuellement.

445. Pas à une assemblée du bureau des commissaires, mais isolément?—Isolément, mais quelquefois aussi à des assemblées.

446. *L'honorable Sir A. T. Galt.*—Vous vous plaignez de l'incompétence des individus?—Je disais qu'ils ne pouvaient remplir leurs places.

M. Gibbs.—Je demanderai à M. Walsh si, à sa connaissance, il y a encore sur la ligne des personnes contre lesquelles semblable rapport ait été fait.

M. Walsh.—Je ne connais sur la ligne aucune personne dont M. Fleming ait déclaré l'incapacité.

447. *L'hon. Dr Tupper.*—NE pensez-vous pas, M. Fleming, que comme ingénieur du gouvernement, il est de votre devoir de signaler, par écrit, l'incapacité de personnes nommées par les commissaires?—Si j'eusse cru que ce fût mon devoir, j'aurais agi ainsi dans tous les cas. Mais j'ai cru que des réclamations verbales suffiraient. J'éprouve beaucoup de répugnance, je l'ai déjà dit, à faire des rapports contre le personnel. J'eusse préféré qu'on eût évité pareilles nominations.

448. *L'hon. M. Tilley.*—Vous dites qu'on emploie sur la ligne des personnes que vous préféreriez ne pas y voir, mais vous ne taxez personne d'incompétence?—Oui, c'est ce que je dis.

449. *M. Mackenzie.*—L'existence d'un rapport écrit, quand même la personne qui en est l'objet ne serait pas destituée, peut toujours vous occasionner des désagréments?—Et c'est la principale raison pour laquelle j'ai refusé de faire des rapports par écrit.

450. *L'hon. Sir F. Hincks.*—VOUS dites "refusé." Mais vous a-t-on jamais demandé de faire ces rapports par écrit?—Non, jamais.

451. Alors "refusé" n'est pas le mot?—Non; j'aurais dû dire que je n'ai jamais fait de ces plaintes par écrit.

452. *M. Mackenzie.*—LES commissaires ont-ils jamais donné des instructions au sujet du nivellement ?—Non.

453. Le tracé de la ligne et tous les autres travaux ont-ils été fait d'après vos plans ?—Oui, sauf les ponts. J'ai toujours recommandé les ponts de fer, et les commissaires n'ont pas toujours été d'accord avec moi, mais, en général, ils m'ont laissé libre pour les plans des ponceaux et autres constructions. Quant au tracé, sauf les cas mentionnés l'autre jour, ils n'ont que peu ou point modifié mes plans.

454. *L'hon. M. Anglin.*—Je crois que, contre votre gré, vous avez mis un pont de bois au lieu d'un pont de fer sur la Missiquash ?—Je crois que le pont de bois y restera.

455. Est-ce de votre avis que ce pont de bois a été construit ?—Certainement non.

L'hon. Dr Tupper.—On sait qu'il y avait, à ce sujet, une divergence d'opinions, laquelle n'existe plus.

M. WALSH est interrogé.

456. *L'hon. M. Holton.*—M. Walsh, quel principe ou système suivent les commissaires pour nommer les ingénieurs recommandés par l'ingénieur-en-chef ?—Lorsqu'une place est vacante, nous recevons, vous le pensez bien, un grand nombre de demandes. On tient un registre de toutes ces demandes, et l'on consulte les certificats à l'appui de chacune d'elles quand on doit faire une nomination.

457. En tenant compte seulement de la capacité des candidats ?—C'est une des plus importantes considérations.

458. *M. Pope.*—QUI, pensez-vous, est le meilleur juge des capacités d'un chacun ?—L'ingénieur de district fait rapport à l'ingénieur-en-chef.

459. Alors vous attendez les rapports de l'ingénieur-en-chef ?—Nous attendons qu'il nous fasse rapport sur la capacité de telle ou telle personne.

460. *L'hon. Dr Tupper.*—M. Fleming, c'est avec votre approbation que M. Laight a été nommé, ainsi que tous les autres ingénieurs de district ?—Oui.

461. *L'hon. Sir A. T. Galt.*—Il ne s'agit pas des ingénieurs de district ?—Non, ils ont tous donné entière satisfaction. Je me suis plaint des employés subalternes.

462. En ce qui regarde ces subalternes, vous consultez les ingénieurs de district ?—Oui. Si j'avais été consulté pour ces nominations, j'en aurais moi-même référé aux ingénieurs de district, afin d'assurer l'harmonie parmi le personnel.

463. *L'hon. Sir F. Hincks.*—VOS rapports aux commissaires contre quelques-uns de ces ingénieurs étaient-ils basés sur le rapport d'un ingénieur de district ?—Oui.

464. Basés sur le rapport d'un ingénieur de district ?—Oui ; et dans certains cas, suggérés par moi.

465. *L'hon. Sir A. T. Galt.*—Mais après avoir consulté l'ingénieur de district ?—Oui, généralement je discutais la chose avec un ingénieur de district.

466. C'est-à-dire qu'à ce sujet, il n'y avait pas désaccord entre vous et les ingénieurs de district ?—Aucun.

467. *L'hon. Sir F. Hincks.*—Ainsi, vous n'avez jamais eu à vous plaindre des ingénieurs de district, mais vous êtes vous plaint des ingénieurs de section ou de leurs subalternes ?—Je ne me suis jamais plaint des ingénieurs de sections.

468. Vos plaintes avaient trait aux subalternes ?—Et aux inspecteurs. Je me suis plaint de ce qu'on avait nommé des inspecteurs sans me consulter.

469. Inspecteurs de quoi ?—Inspecteurs de la maçonnerie. Ils devraient être du métier. Tous les ingénieurs ne s'entendent pas à juger de la maçonnerie.

470. *M. Walsh.*—La majorité de ces inspecteurs a été recommandée par vous ?—Quelques-uns, mais pas tous.

471. Combien ?—Environ la moitié.

472. *L'hon. Sir F. Hincks.*—COMBIEN y a-t-il d'inspecteurs de la maçonnerie en tout ?—Je ne sais pas exactement. Il devrait y en avoir un pour chaque section ; cela ferait

vingt-cinq en tout. Mais lorsqu'il y a beaucoup de maçonnerie sur une section, il faudrait plus d'un inspecteur, car un seul ne pourrait inspecter vingt milles.

L'honorable M. Holton.—On vient de mentionner le fait que M. Fleming ne fait pas par écrit ses plaintes contre certains employés. Je n'hésite pas à dire que le mode de procéder tend à maintenir la bonne harmonie entre l'ingénieur-en-chef et son personnel. Autrement les querelles ne cesseraient entre les deux parties, qui ne cesseraient d'en appeler au gouvernement. Loin de blâmer M. Fleming, je crois donc qu'il a pris le meilleur système.

L'honorable Dr. Tupper.—L'ingénieur-en-chef est nommé par le gouvernement auquel il est directement responsable. Je n'hésite pas à dire que si des employés sont maintenus sur la ligne contre sa volonté, il doit en faire rapport au gouvernement, qui doit démettre le ou les employés en question. Les travaux pourraient souffrir du fait qu'on s'écarterait de cette ligne de conduite ; si les commissaires ne tiennent pas compte de ces réclamations, l'ingénieur doit s'adresser au gouvernement dans chaque cas.

M. D. A. Macdonald.—Sur le Grand Tronc, M. Ross, ingénieur-en-chef, avait le contrôle de tous les ingénieurs, d'un bout à l'autre de la ligne.

L'honorable Sir A. T. Galt.—Mon honorable ami se trompe ; bien loin de là, les ingénieurs étaient choisis par les entrepreneurs qui faisaient par eux-mêmes tous les travaux de génie pratique.

M. Mackenzie.—Mais M. Macdonald a raison dans ce sens qu'il y avait deux catégories d'ingénieurs : l'une faisait tous les travaux de détail ; l'autre, sous la direction de M. Ross, ingénieur-en-chef, faisait les plans généraux.

L'honorable M. Holton.—Il y a un instant, le Dr. Tupper émettait des considérations qui rendraient nécessaire une autre autorité que celle de l'ingénieur-en-chef sur les officiers subalternes. Je crois que ces considérations avaient un but politique.

L'honorable Dr. Tupper.—Non, j'avais pour but d'obtenir un plus grand contrôle sur des travaux aussi gigantesques. Tout homme peut se tromper, et lorsqu'il s'agit de dépenses aussi considérables, c'est une nouvelle sauvegarde d'avoir chaque ingénieur sous le contrôle direct de l'ingénieur-en-chef par lequel il serait nommé.

L'honorable M. Holton.—Je crois qu'il y a ceci :—Les commissaires ne peuvent exercer un bon contrôle que par l'intermédiaire d'un ingénieur habile.

M. Mackenzie.—S'il faut que l'ingénieur-en-chef en appelle de la commission au gouvernement dans le cas où les commissaires refusent d'écouter ses réclamations, il en résulte un conflit immédiat. Mais si les commissaires refusent de destituer des ingénieurs dont l'ingénieur-en-chef se plaint, il est à supposer que le gouvernement lui opposera le même refus. En pareil cas, l'ingénieur-en-chef n'a plus qu'à envoyer sa propre démission.

L'honorable Dr. Tupper.—L'ingénieur-en-chef dégagerait ainsi sa responsabilité.

M. Mackenzie.—Mais si l'on maintient des ingénieurs malgré lui, la chose sera bientôt connue et l'ingénieur-en-chef n'aura plus de contrôle.

473. *M. D. A. Macdonald.*—A quelles sections, M. Fleming, ont trait vos réponses ? —Mes réponses ont trait à toutes les sections de la ligne, et j'ai surtout parlé des assistants-ingénieurs et des inspecteurs de la maçonnerie. Dernièrement les commissaires m'ont consulté plus qu'à l'ordinaire dans presque toutes les nominations qui ont été faites. Mais, au début, plusieurs nominations ont été faites sans me consulter, et je crois que c'était un mauvais système.

En réponse à une observation de M. Young,

M. Walsh dit :—J'ai répondu avant qu'on ait soulevé la question relative aux inspecteurs de la maçonnerie. Ce jour-là, le comité ne s'est occupé que des ingénieurs. Quant aux

inspecteurs de la maçonnerie, M. Fleming se rappelle qu'il m'a fourni une liste de personnes qu'il savait compétentes à ce titre et toutes les nominations ont été faites d'après cette liste. Cette charge d'inspecteur de la maçonnerie est très-importante, et j'ai toujours essayé, à cet égard, de satisfaire les ingénieurs.

474. *M. Mackenzie*.—Cette déclaration s'accorde-t-elle avec vos souvenirs?—Oui, parfaitement.

475. Les nominations dont vous vous êtes plaint auraient donc été faites avant que vous eussiez dressé la liste en question?—C'est plus que probable.

Le comité délibère, et

Ordonné, Qu'il soit fait rapport des témoignages.

Ordonné, Que l'honorable Dr. Tupper et l'honorable M. Holton revisent l'impression des témoignages.

Ajourné *sine die*.
