

“ priation de deniers affectée au paiement des bons qui doivent être émis, ou de
 “ l'intérêt sur iceux ; il est déclaré qu'ils seront tous deux portés au compte, et
 “ payables à même les revenus publics de la province. Cette garantie sera,
 “ comme de raison, presque sans valeur, et les bons incapables de se vendre
 “ dans ce pays.”

La première remarque qui vient, au sujet de cette réclamation, est que si cette dernière est basée sur ce que le gouvernement s'est emparé de la direction du canal, on aurait dû la faire valoir plus tôt. Entre la passation de l'acte 7 Guil. IV, ch. 92, et la demande de M. Merritt à votre seigneurie, il s'est écoulé cinq années, durant lesquelles je ne sache pas que les actionnaires aient fait aucune démarche pour obtenir une compensation au tort qu'ils prétendent avoir reçu.

L'acte de la dernière session ne leur donne évidemment pas d'autre réclamation que celle qu'ils avaient auparavant, d'autant plus que leur manière d'agir, en vertu de cet acte, est entièrement laissée à leur choix par la troisième clause.

Mais, sans parler de cette objection, il y a encore, à mon avis, des motifs additionnels plus concluants pour rejeter les réclamations présentées par les actionnaires.

La compagnie, comme votre seigneurie ne l'ignore pas, fut incorporée dans le principe par l'acte de la 4e Geo. IV, ch. 17, pour faire un canal pour de petits bâtiments, et à cette époque la somme nécessaire pour cet ouvrage fut estimée par ceux qui en avaient projeté l'exécution à £40,000. En 1825, les dimensions du canal furent agrandies de manière à admettre le passage de vaisseaux plus gros, et le fonds fut élevé à £200,000. L'année d'après le gouvernement avança £25,000 à la compagnie sur une obligation de cette dernière de rembourser avec intérêt à six pour cent. Dans la même année, un montant pareil de £25,000 fut voté par la législature. En 1827, deux actes furent passés, le premier accordant £16,360, qui estimés être un neuvième de la dépense totale, pour le libre usage du canal par le gouvernement ; le second, prenant des parts pour la province au montant de £50,000, sur une obligation de la compagnie pour £20,000 pour la moitié du paiement annuel de l'intérêt à six pour cent. En 1829, le gouvernement impérial avança £50,000, prenant pour garantie de remboursement, une hypothèque sur le canal même, condition que le statut provincial 10 Geo. IV, ch. 9, mit les directeurs en état de ne pouvoir remplir. En 1830, une autre somme de £25,000 fut avancée à six pour cent, la compagnie donnant une obligation pour le principal et l'intérêt. En 1831, une autre somme de £50,000 fut avancée sur la garantie du canal, et il fut statué que, si la compagnie ne payait pas l'intérêt et le principal de cette avance, le receveur-général prendrait possession du canal au nom de la couronne, “ et nommerait les agents, collecteurs et autres officiers nécessaires pour la direction d'icelui, et déposerait et affecterait les profits en découlant au paiement des dits principal et intérêt.” Et la législature, rendue soupçonneuse par les demandes réitérées qu'on lui faisait et la fausseté constante des estimés antérieurs, statua de plus, “ Qu'aucune partie de la dite somme de £50,000 ne sera avancée à la dite compagnie avant qu'il n'ait été donné des sûretés personnelles, à la satisfaction de son excellence le lieutenant gouverneur, au montant de £25,000, que le dit canal sera terminé pour la navigation de bâtiments de la dite rivière Welland à quelque point sur le lac Erié qui sera désigné par les directeurs de la compagnie pour servir de havre, et que le dit havre sera aussi terminé sans aucun autre octroi pour cet objet.”

Malgré cette précaution, la compagnie s'adressa encore en 1833 à la législature, et en reçut £7,500 ; et en 1834, une autre somme de £50,000 fut souscrite comme fonds public. Ces sommes, cependant, ne s'étant pas trouvées suffisantes, l'acte de la 7e Guil. IV, ch. 92, fut passé “ pour l'achèvement permanent ” du canal. Dans le préambule de cet acte, il est dit que £107,500 avaient été souscrits