

4 p. 100; puis nous avons eu les terribles années trente alors qu'un dollar avait l'air d'une mine d'or et celui qui avait cinq dollars était dans le luxe. Et je me rappelle lorsque j'étais à me demander si nous aurions le droit de désavouer notre responsabilité financière sur ces obligations. Nous avons étudié la situation et l'avons examinée, mais je me suis toujours félicité de n'avoir pas décidé d'agir ainsi parce qu'éventuellement nous nous sommes acquittés de nos obligations,—vingt ans se sont écoulés,—nous avons tout réglé, et je suis fort content d'en être sorti avec une conscience en paix et d'avoir payé nos obligations. J'imagine que les financiers des chemins de fer Nationaux du Canada ont commis exactement la même erreur que le comté de Renfrew. Nous avons agi ainsi. Nous payons à mesure maintenant. Nous n'avons plus à payer un intérêt de 9 p. 100, nous payons à mesure maintenant. J'imagine qu'ils ne peuvent pas toujours agir ainsi, mais ils pourront peut-être graduellement en arriver à un intérêt de 2 p. 100. Je ne crois pas que personne estime qu'un intérêt de 2 p. 100 sur un tel chiffre d'affaires soit exorbitant.

M. VAUGHAN: Monsieur Jackman, toutes ces opérations préparées entre notre vice-président et le trésorier de la Banque du Canada ou notre département des Finances; et je puis vous assurer que notre vice-président M. Cowie, est écossais, et il tire le meilleur profit d'une transaction. Vous vous rendez compte, naturellement, qu'il y a beaucoup de négociations au sujet de ces transactions. Si vous avez des questions particulières sur ces questions, il nous fera plaisir de vous donner les réponses.

M. JACKMAN: Je crois que \$7 millions constitue une forte somme d'argent américain à faire passer dans ces fonds au cours d'une année et sur laquelle il faut payer le taux officiel.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à la page 23?

M. MOORE: Le Père Marquette a-t-il affaire aux chemins de fer Nationaux du Canada?

Le PRÉSIDENT: Il s'appelle maintenant le *Chesapeake* et l'*Ohio*, connu sous le nom de *C & O*. Je ne crois pas qu'il existe rien d'officiel entre ces deux réseaux.

M. VAUGHAN: Non, il n'y a rien d'officiel et il appartient complètement aux États-Unis.

M. MOORE: On m'avait dit que certaines dispositions avaient été prises en vertu desquelles le *Grand Trunk Western* et le *Chesapeake* et l'*Ohio* pourraient s'échanger du trafic étant donné leur relation avec la même compagnie mère, et que le *C & O* se servaient de vos lignes. Savez-vous si de telles dispositions existent?

M. VAUGHAN: Il n'y a eu aucune négociation avec le Père Marquette ou le *Chesapeake* et le *Ohio*. Nous avons présentement une entente avec le *Wabash* lui permettant de se servir de nos lignes. Il se sert de notre chemin de fer de Windsor à Niagara. Nous avons des communications avec le Père Marquette, mais sa correspondance est plus considérable avec le Pacifique-Canadien qu'avec la nôtre.

M. MOORE: C'est cela, il donne beaucoup plus de trafic au Pacifique-Canadien qu'au C.-N.?

Le PRÉSIDENT: Le Père Marquette se rend à Windsor, naturellement.