

que du Maine
dans l'accom-
qu'on a jugé
ouvrage le suc-
cès. Cet
propriétaires.

atlantique et du
es travaux, en
ent invitées, et
me manifesté
r aucun doute
nergie jusqu'au
ssi reconnaître
e à leurs Délé-
sion ardente du
our l'entreprise

res exacts faits
e, demandent à
acquitter la pro-
commencer les
l serait convo-
rties intéressées
ons futures; et
s de scrips en
ait ainsi offerte
compagnie. Il
à l'assemblée
s composant le
chez les pro-
cès de l'entre-

Directeurs n'ont
la Compagnie

nt le droit de se
dépôt payé, ils
mmandation de
ils ont besoin
ires qui restent,
une juste con-
nement d'aucune
a cessé.

Comme les Directeurs s'attendent à ce qu'il sera pris dans cette assemblée une décision finale sur le succès ou l'abandon de l'entreprise, ils sentent qu'il est de leur devoir d'enregistrer solennellement leur opinion unanime, que jamais, depuis le premier projet de ce grand ouvrage, il n'a existé des raisons aussi impératives, pour son accomplissement par les citoyens de Montréal et du Canada Est.

L'adoption du commerce libre comme politique commerciale de la Grande Bretagne, et les lois des Etats-Unis passées dans le but de monopoliser, autant que possible, le commerce des Grands Lacs et du St. Laurent, ont, dans l'opinion des Directeurs, et par rapport au Canada, doublé considérablement la nécessité d'avoir d'abord un chemin de fer de Montréal à Portland, et indiquent suffisamment l'importance de rivaliser d'entreprise avec nos voisins républicains, et d'ouvrir de nouvelles voies pour ce commerce qui, autrement, sera détourné du St. Laurent; elles font voir également qu'il n'est pas possible aux marchands de Montréal de soutenir une compétition avec ceux des Etats-Unis, à moins qu'ils ne possèdent des facilités de communication égales que ce chemin procurera; et les Directeurs doivent craindre une réaction désastreuse dans la valeur des propriétés dans cette cité, si ceux qui s'y sont intéressés, ne prennent à l'instant des moyens prompts et énergiques pour faire face aux exigences de leur position, et la crise qui vient de surgir. Pour terminer, il ne reste plus qu'à répéter, et c'est l'opinion approfondi, murie et délibérée de ce Bureau, que les déboursés en contemplation pour ce chemin de fer, doivent devenir considérablement profitables aux propriétaires, ainsi qu'il est démontré tout au long dans l'habile rapport de l'ingénieur en chef que vous avez sous les yeux.

Mais tout en exprimant leur ferme confiance dans les avantages de l'entreprise, les Directeurs sont tenus de dire franchement et candidement, que leur manière de voir n'est pas la même que celle de leurs concitoyens généralement—et qu'ils n'ont pas reçu des Actionnaires eux-mêmes, ce soutien cordial qu'ils avaient le droit d'attendre depuis leur élection—un grand nombre de parts sont en défaut, et dans plusieurs autres, on a montré beaucoup d'hésitation pour le paiement du premier *instalment* (terme),—on pourrait même ajouter, pour rendre justice à cetix des souscripteurs d'Angleterre qui destinaient leurs actions à des placements *bond fide* sur les travaux, que l'apathie montrée au Canada pouvait bien accréditer leur opinion qu'il n'était pas expédient d'en continuer l'accomplissement.

Fermement convaincu, toutefois, de l'immense importance qui se rattache à la construction de ce chemin de fer, le Bureau des Directeurs croit de son devoir, encore une fois, de s'adresser aux Propriétaires, et au Public Canadien en général, de leur recommander de redoubler leurs efforts pour obtenir des souscripteurs, avant l'assemblée que le dit Bureau se propose de convoquer pour le dix-septième jour d'Août prochain, auquel temps, s'il n'a pas reçu ce soutien additionnel qu'il conçoit d'une nécessité absolue, il sera prêt à conseiller que, en autant que cela peut s'effectuer légalement, l'entreprise soit aban-