

LA COMPAGNIE DU
Chemin de Fer Canadien du Pacifique

Comme nous l'avons déjà annoncé l'Assemblée annuelle de la compagnie du chemin de fer du Pacifique a eu lieu mercredi. Voici le rapport du bureau des directeurs qui y a été déposé :

Les directeurs sont heureux de pouvoir féliciter les actionnaires de l'heureux achèvement de la grande entreprise qui a donné lieu à la création de la compagnie, il y a cinq ans.

Le 17 février 1884, la compagnie a été incorporée sous l'autorité du parlement fédéral. Au mois de juin suivant les opérations furent commencées activement et le 7 novembre dernier, en dépit de beaucoup d'obstacles, aussi inattendus que pénibles, le dernier rail a été posé. C'est notre co-directeur l'honorable M. Donald A. Smith, qui a enfoncé le dernier clou.

Le même jour, M. J. A. West a la reine Victoria, par l'entremise du gouverneur général, félicita gracieusement le peuple canadien sur l'achèvement du chemin de fer, entreprise que Sa Majesté considère de la plus haute importance pour tout l'empire anglais.

Dans trois ou quatre semaines, des trains de fret et de passagers directs commenceront entre Montréal et l'Océan Pacifique. La compagnie se trouvera ainsi, dans une période de cinq années, construite, équipée et mise en opération plus de 2,600 milles de chemin de fer comprenant dans les régions du lac Supérieur et des Montagnes Rocheuses, des sections de plusieurs centaines de milles de construction de chemin de fer à remonter des difficultés plus grandes que toutes celles qu'on a pu rencontrer dans des entreprises du même genre, tant de l'autre côté que de celui-ci de l'Atlantique.

BILAN

Un bilan des affaires de la compagnie au 31 décembre dernier, et les rapports ordinaires touchant les opérations de l'année écoulée vous ont été maintes fois soumis. Voici un tableau comparatif des profits et dépenses qui indique le résultat des opérations de la compagnie pendant les deux dernières années :

	1884	1885
Passagers.....	1,080,002 50	2,350,222 98
Fret.....	3,410,865 29	4,831,858 58
Malles.....	85,736 83	137,154 92
Express.....	95,671 08	172,303 01
Chars doctois et char-salons.....	43,492 00	73,223 55
Divers.....	134,332 47	244,423 08
Total.....	5,750,921 27	8,368,403 12
Dépenses.....	4,558,630 75	5,143,270 45
Profit net.....	1,191,890 52	3,225,132 67

Matériaux de construction compris dans les profits ci-dessus et chargés au prix coûtant :

	1884	1885
\$623,193 bruts.		\$716,418 bruts.

On remarquera que le montant net des profits résultant des opérations de l'année dernière excède de \$825,216 l'estimation soumise aux actionnaires dans le dernier rapport annuel.

La feuille de balance maintenant soumise expose clairement la position de la compagnie, le 31 décembre dernier. On remarquera que des 27,191,500 de débentures portant première hypothèque à 4 pour cent, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement fédéral l'an passé, il en a été vendu pour une somme de \$3,000,000, et qu'à la fin de l'année il y avait en caisse une balance de \$5,257,312 disponible pour l'amélioration et le parachèvement du chemin de fer et pour pourvoir à son équipement et autres détails nécessaires pour le mettre en opération.

On se rappellera qu'en vertu de la législation de la dernière session, la dette de la compagnie due au gouvernement s'élevait à la somme de \$20,880,912 et était divisée en deux et l'époque du remboursement différé jusqu'en 1891.

Pour assurer le remboursement de la première partie s'élevant à la somme de \$20,000,000, le gouvernement a consenti de retenir \$20,000,000 sur l'émission des nouvelles débentures portant première hypothèque à 5 pour cent.

Pour assurer le remboursement de la balance, s'élevant à \$8,880,912 le gouvernement prit une garantie sur la totalité des terres données comme subvention à la compagnie avant l'émission de l'intérêt sur cette partie de la dette et sur le produit de la vente de ces terres et, en cas où les revenus provenant de cette source ne suffiraient pas à rembourser l'intérêt annuel, le dit intérêt deviendrait la première charge sur les revenus nets de la compagnie après le paiement de l'intérêt sur les débentures à court terme et des lignes louées; et conséquemment aucun dividende sur les profits nets ne pourrait être payé aux actionnaires aussi longtemps que des arriérés d'intérêt seraient dus au gouvernement.

On se rappelle que l'achèvement du contrat avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer et de la nécessité de rendre à la compagnie le libre contrôle de ses propres ressources, et dans le but de pourvoir au règlement final des affaires de cette espèce entre le gouvernement et la compagnie, un nouveau contrat a été conclu avec le gouvernement le 30 mars dernier et dont copie est présentée pro forma.

Ce contrat, en substance, pourvoit à ce que le 1er juillet prochain, le gouvernement soit payé en espèces, du montant entier de cette partie de la dette assurée par la garantie des \$20,000,000 d'obligations portant première hypothèque et qui pour paiement en entier de sa réclamation porte sur la balance de la dette, s'élevant à la somme de \$8,880,912 avec intérêt, le gouvernement devra accepter des terres au taux de \$1.50 l'acre et en échange fournira pour éteindre le montant ci-dessus mentionné.

Conformément à cet arrangement, la balance des obligations portant première hypothèque à 5 pour cent et non encore vendues, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement l'an passé, et s'élevait à \$4,191,500 a été mise sur la place de Londres par M. H. Baring, frères et Cie., au taux de 105, ce qui a permis à la compagnie de payer au gouvernement le montant de cette émission le 1er mai courant, un acompte d'aide de \$2,000,000, et le 1er juillet prochain la balance de la dette sera payée au gouvernement.

La compagnie aura alors rempli toutes ses obligations envers le gouvernement et sera honorablement remboursée en entier les sommes empruntées et ce, cinq ans avant qu'elle n'ait dû; à l'avenir elle n'aura pas besoin de toutes les garanties que les prêteurs américains qui acceptent les obligations de la compagnie ont exigées. Et elle aura accompli son chemin de fer dans la moitié du temps stipulé. A l'avenir elle n'aura besoin de rien autre chose du gouvernement que de procédés loyaux, de sérieux et judicieux efforts pour développer les ressources du pays et accroître la prospérité générale de la population du Canada; dans tout ceci le gouvernement peut compter sur le zèle concourant de la compagnie.

La balance de la dette due au gouvernement étant payée le 1er juillet prochain, voici approximativement quelle sera alors la situation :

	1884	1885
Obligations portant 1ère hypothèque.....		\$ 35,000,000
Obligations "Canada Central".....		1,823,333
Obligations, province de Québec.....		3,500,000

Lignes affermées, capitalisées à 5 p. c.	21,560,680
Total capital engagé.....	61,884,013
A ajouter apport ordinaire.....	65,000,000
Total capital.....	126,884,013

CHARGES ANNUELLES FIXES	
\$35,000,000 d'obligations portant 1ère hypothèque 5 p. c. émis sur.....	\$ 1,750,000
\$3,500,000 due à la province de Québec à compte chemin de fer sur.....	175,000
\$1,823,333 obligations du Canada Central et fonds d'amortissement 5 p. c. émis sur.....	107,400

A DÉBITER ET INTÉRÊTS	
Lignes d'Ontario.....	\$730,500
Chemin de fer Saint-Lauréont et Ottawa.....	38,934
Chemin de fer "Manitoba South Western".....	102,000
Chemin de fer du Nord.....	197,000
Total.....	1,078,434

Ces charges représenteront 4,338 milles de chemin de fer complétés; un ressan complet de lignes télégraphiques \$12,234,934 en espèces déposées entre les mains du gouvernement pour pourvoir au dividende garanti de 3 pour cent sur le capital-actuel et demi et environ 14,734,000 acres de terres propres à la culture adjointes à \$3,612,500 d'obligations hypothécaires courantes comme ci-dessus mentionnées.

La compagnie du chemin de fer "Ontario et Québec", en vertu des pouvoirs que lui accorde sa charte et conformément aux conditions de l'affermage de sa ligne avec cette compagnie, travaille actuellement à prolonger son chemin de Smith's Falls à Montréal et construit un pont sur le Saint-Laurent, à Montréal. Ces deux entreprises importantes seront terminées cette année et, une fois ces travaux terminés, l'exploitation sera faite par cette compagnie, tel que stipulé par le contrat d'affermage, ce qui augmentera considérablement le volume des affaires de la compagnie, rendant le service du chemin plus efficace, diminuant les frais d'exploitation, tout en ajoutant aux charges fixes de \$200,000 par an en annuité. Ces travaux avec d'autres embranchements moins importants dans le Nord-Ouest, dans la partie ouest d'Ontario et sur la côte du Pacifique constituent les nouveaux travaux de la saison.

Les pourparlers entamés avec le gouvernement pour obtenir accès à la ville et au havre de Québec dont il est question dans le dernier rapport annuel, ont eu pour résultat l'acquisition du chemin de fer du Nord par cette compagnie, le 30 septembre dernier, et en tenant compte de la subvention accordée par le gouvernement, cette acquisition s'est faite à des conditions qui ont porté le coût à moins de \$200,000 par an.

Il est impossible et ce serait un acte insensé de la part des Directeurs que de prédire la nature ou l'importance des sections qui pourront s'offrir pour le placement avantageux de nouveaux capitaux à l'avenir afin de donner encore plus d'importance aux opérations de la compagnie, mais, maintenant que la ligne principale est achevée, se hâter lentement, comme l'on dit vulgairement, serait la ligne de conduite la plus prudente à adopter. Bien que le résultat des opérations de la compagnie jusqu'à présent ait dépassé l'attente générale et que tout fasse prévoir une augmentation rapide des profits, cependant, les directeurs se croient tenus—tant que les profits nets n'auront pas atteint un chiffre suffisant aux actionnaires pour payer, en sus des charges fixes, un dividende d'un taux raisonnable, indépendamment du dividende garanti de 3 pour cent—d'éviter de faire de nouvelles dépenses importantes au compte du capital, ce qui augmenterait les charges fixes, hormis qu'il soit évident que ces dépenses bénéficieraient aux porteurs des actions ordinaires.

LE TRAFIC

Le nombre de voyageurs qui ont été transportés par la ligne en 1885 est de 1,080,002 et le nombre de tonnes de marchandises de 3,410,865. Le nombre de tonnes de fret transporté est de 1,963,255 et le taux de transport, en moyenne, est de 1.20-100 cents.

Le développement du trafic sur la ligne démontre qu'il est sage d'établir un tarif adéquat du chiffre ordinaire pour le transport des voyageurs et des marchandises. Le résultat satisfaisant de l'exploitation du chemin pendant l'année écoulée est dû à ce que le tarif était d'un chiffre bien moins élevé qu'en d'autres parties de l'Amérique ou en aucun pays d'Europe.

Si la compagnie du Pacifique Canadien a pu réaliser de jolis profits en transportant des marchandises à un taux peu élevé, il faut attribuer cela au fait que dans la construction du chemin, on n'a dépensé aucune dépense raisonnable pour avoir des rampes et des courbes faciles et qu'on a profité de tout ce qu'une ingénierie moderne peut offrir pour la construction de la ligne de la manière la plus économique possible, et les directeurs peuvent dire, sans crainte d'être contredit, que sous ce rapport, la ligne du Pacifique Canadien offre de grands avantages sur toutes celles qui lui font concurrence; mais l'un de ses plus grands avantages est le chiffre peu élevé des charges fixes et le peu de dépenses qu'elle doit pourvoir.

Il est impossible d'évaluer aujour'hui d'une manière exacte les profits réalisés par la compagnie, mais il est certain que les profits constants des affaires, le nombre considérable d'émigrants qui arrivent au Nord-Ouest des anciennes provinces et le grand nombre de voyageurs qui se dirigent vers le Nord-Ouest, ont permis de payer au gouvernement le montant de cette émission le 1er mai courant, un acompte d'aide de \$2,000,000, et le 1er juillet prochain la balance de la dette sera payée au gouvernement.

La compagnie aura alors rempli toutes ses obligations envers le gouvernement et sera honorablement remboursée en entier les sommes empruntées et ce, cinq ans avant qu'elle n'ait dû; à l'avenir elle n'aura pas besoin de toutes les garanties que les prêteurs américains qui acceptent les obligations de la compagnie ont exigées. Et elle aura accompli son chemin de fer dans la moitié du temps stipulé. A l'avenir elle n'aura besoin de rien autre chose du gouvernement que de procédés loyaux, de sérieux et judicieux efforts pour développer les ressources du pays et accroître la prospérité générale de la population du Canada; dans tout ceci le gouvernement peut compter sur le zèle concourant de la compagnie.

La balance de la dette due au gouvernement étant payée le 1er juillet prochain, voici approximativement quelle sera alors la situation :

	1884	1885
Obligations portant 1ère hypothèque.....		\$ 35,000,000
Obligations "Canada Central".....		1,823,333
Obligations, province de Québec.....		3,500,000

Matériaux de construction compris dans les profits ci-dessus et chargés au prix coûtant :

	1884	1885
\$623,193 bruts.		\$716,418 bruts.

On remarquera que le montant net des profits résultant des opérations de l'année dernière excède de \$825,216 l'estimation soumise aux actionnaires dans le dernier rapport annuel.

La feuille de balance maintenant soumise expose clairement la position de la compagnie, le 31 décembre dernier. On remarquera que des 27,191,500 de débentures portant première hypothèque à 4 pour cent, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement fédéral l'an passé, il en a été vendu pour une somme de \$3,000,000, et qu'à la fin de l'année il y avait en caisse une balance de \$5,257,312 disponible pour l'amélioration et le parachèvement du chemin de fer et pour pourvoir à son équipement et autres détails nécessaires pour le mettre en opération.

On se rappellera qu'en vertu de la législation de la dernière session, la dette de la compagnie due au gouvernement s'élevait à la somme de \$20,880,912 et était divisée en deux et l'époque du remboursement différé jusqu'en 1891.

Pour assurer le remboursement de la première partie s'élevant à la somme de \$20,000,000, le gouvernement a consenti de retenir \$20,000,000 sur l'émission des nouvelles débentures portant première hypothèque à 5 pour cent.

Pour assurer le remboursement de la balance, s'élevant à \$8,880,912 le gouvernement prit une garantie sur la totalité des terres données comme subvention à la compagnie avant l'émission de l'intérêt sur cette partie de la dette et sur le produit de la vente de ces terres et, en cas où les revenus provenant de cette source ne suffiraient pas à rembourser l'intérêt annuel, le dit intérêt deviendrait la première charge sur les revenus nets de la compagnie après le paiement de l'intérêt sur les débentures à court terme et des lignes louées; et conséquemment aucun dividende sur les profits nets ne pourrait être payé aux actionnaires aussi longtemps que des arriérés d'intérêt seraient dus au gouvernement.

On se rappelle que l'achèvement du contrat avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer et de la nécessité de rendre à la compagnie le libre contrôle de ses propres ressources, et dans le but de pourvoir au règlement final des affaires de cette espèce entre le gouvernement et la compagnie, un nouveau contrat a été conclu avec le gouvernement le 30 mars dernier et dont copie est présentée pro forma.

Ce contrat, en substance, pourvoit à ce que le 1er juillet prochain, le gouvernement soit payé en espèces, du montant entier de cette partie de la dette assurée par la garantie des \$20,000,000 d'obligations portant première hypothèque et qui pour paiement en entier de sa réclamation porte sur la balance de la dette, s'élevant à la somme de \$8,880,912 avec intérêt, le gouvernement devra accepter des terres au taux de \$1.50 l'acre et en échange fournira pour éteindre le montant ci-dessus mentionné.

Conformément à cet arrangement, la balance des obligations portant première hypothèque à 5 pour cent et non encore vendues, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement l'an passé, et s'élevait à \$4,191,500 a été mise sur la place de Londres par M. H. Baring, frères et Cie., au taux de 105, ce qui a permis à la compagnie de payer au gouvernement le montant de cette émission le 1er mai courant, un acompte d'aide de \$2,000,000, et le 1er juillet prochain la balance de la dette sera payée au gouvernement.

La compagnie aura alors rempli toutes ses obligations envers le gouvernement et sera honorablement remboursée en entier les sommes empruntées et ce, cinq ans avant qu'elle n'ait dû; à l'avenir elle n'aura pas besoin de toutes les garanties que les prêteurs américains qui acceptent les obligations de la compagnie ont exigées. Et elle aura accompli son chemin de fer dans la moitié du temps stipulé. A l'avenir elle n'aura besoin de rien autre chose du gouvernement que de procédés loyaux, de sérieux et judicieux efforts pour développer les ressources du pays et accroître la prospérité générale de la population du Canada; dans tout ceci le gouvernement peut compter sur le zèle concourant de la compagnie.

La balance de la dette due au gouvernement étant payée le 1er juillet prochain, voici approximativement quelle sera alors la situation :

	1884	1885
Obligations portant 1ère hypothèque.....		\$ 35,000,000
Obligations "Canada Central".....		1,823,333
Obligations, province de Québec.....		3,500,000

Matériaux de construction compris dans les profits ci-dessus et chargés au prix coûtant :

	1884	1885
\$623,193 bruts.		\$716,418 bruts.

On remarquera que le montant net des profits résultant des opérations de l'année dernière excède de \$825,216 l'estimation soumise aux actionnaires dans le dernier rapport annuel.

La feuille de balance maintenant soumise expose clairement la position de la compagnie, le 31 décembre dernier. On remarquera que des 27,191,500 de débentures portant première hypothèque à 4 pour cent, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement fédéral l'an passé, il en a été vendu pour une somme de \$3,000,000, et qu'à la fin de l'année il y avait en caisse une balance de \$5,257,312 disponible pour l'amélioration et le parachèvement du chemin de fer et pour pourvoir à son équipement et autres détails nécessaires pour le mettre en opération.

On se rappellera qu'en vertu de la législation de la dernière session, la dette de la compagnie due au gouvernement s'élevait à la somme de \$20,880,912 et était divisée en deux et l'époque du remboursement différé jusqu'en 1891.

Pour assurer le remboursement de la première partie s'élevant à la somme de \$20,000,000, le gouvernement a consenti de retenir \$20,000,000 sur l'émission des nouvelles débentures portant première hypothèque à 5 pour cent.

Pour assurer le remboursement de la balance, s'élevant à \$8,880,912 le gouvernement prit une garantie sur la totalité des terres données comme subvention à la compagnie avant l'émission de l'intérêt sur cette partie de la dette et sur le produit de la vente de ces terres et, en cas où les revenus provenant de cette source ne suffiraient pas à rembourser l'intérêt annuel, le dit intérêt deviendrait la première charge sur les revenus nets de la compagnie après le paiement de l'intérêt sur les débentures à court terme et des lignes louées; et conséquemment aucun dividende sur les profits nets ne pourrait être payé aux actionnaires aussi longtemps que des arriérés d'intérêt seraient dus au gouvernement.

On se rappelle que l'achèvement du contrat avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer et de la nécessité de rendre à la compagnie le libre contrôle de ses propres ressources, et dans le but de pourvoir au règlement final des affaires de cette espèce entre le gouvernement et la compagnie, un nouveau contrat a été conclu avec le gouvernement le 30 mars dernier et dont copie est présentée pro forma.

Ce contrat, en substance, pourvoit à ce que le 1er juillet prochain, le gouvernement soit payé en espèces, du montant entier de cette partie de la dette assurée par la garantie des \$20,000,000 d'obligations portant première hypothèque et qui pour paiement en entier de sa réclamation porte sur la balance de la dette, s'élevant à la somme de \$8,880,912 avec intérêt, le gouvernement devra accepter des terres au taux de \$1.50 l'acre et en échange fournira pour éteindre le montant ci-dessus mentionné.

Conformément à cet arrangement, la balance des obligations portant première hypothèque à 5 pour cent et non encore vendues, dont l'émission a été autorisée par un acte du parlement l'an passé, et s'élevait à \$4,191,500 a été mise sur la place de Londres par M. H. Baring, frères et Cie., au taux de 105, ce qui a permis à la compagnie de payer au gouvernement le montant de cette émission le 1er mai courant, un acompte d'aide de \$2,000,000, et le 1er juillet prochain la balance de la dette sera payée au gouvernement.

La compagnie aura alors rempli toutes ses obligations envers le gouvernement et sera honorablement remboursée en entier les sommes empruntées et ce, cinq ans avant qu'elle n'ait dû; à l'avenir elle n'aura pas besoin de toutes les garanties que les prêteurs américains qui acceptent les obligations de la compagnie ont exigées. Et elle aura accompli son chemin de fer dans la moitié du temps stipulé. A l'avenir elle n'aura besoin de rien autre chose du gouvernement que de procédés loyaux, de sérieux et judicieux efforts pour développer les ressources du pays et accroître la prospérité générale de la population du Canada; dans tout ceci le gouvernement peut compter sur le zèle concourant de la compagnie.

qui offre de grandes facilités pour l'embarquement et le chargement du grain. La compagnie a aussi des éleveurs de grain. La compagnie a aussi des éleveurs de grain. La compagnie a aussi des éleveurs de grain.

Les lignes télégraphiques de la compagnie viennent d'être mises au service du commerce entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses, de même que sur les embranchements dans le Nord-Ouest; mais le profit et de leur exploitation, les obligations hypothécaires ont été transférées à la compagnie.

La compagnie prolonge rapidement sa ligne à l'est et à l'ouest, et il y a lieu d'espérer que son réseau télégraphique sera bientôt tout en exploitation. Des raccourcis désirables ont été virtuellement effectués avec les principales villes américaines, de même qu'avec l'Europe au moyen de câbles sous-marins.

Les directeurs estiment à une somme considérable les lignes télégraphiques ainsi que les obligations hypothécaires, toutes choses qu'elle a l'intention de protéger et développer considérablement.

EMBRANCHEMENTS HYPOTHÉCAIRES

Emission totale..... \$25,000,000

Déposé dans le gouvernement, garanti conformément au contrat, sans intérêt..... \$5,000,000

Déposé par le gouvernement en conformité de l'acte de 1884 sans intérêt..... \$3,000,000

Racheté par des ventes de terre et annulé..... \$7,301,500

Total..... \$21,397,500

Balance courante entre les mains du public..... \$3,612,500

Par contre la compagnie a en sa possession les obligations portant intérêt, pour les terres vendues, représentant \$1,747,788. Le nouvel arrangement fait avec le gouvernement pourvoit à l'annulation immédiate des obligations représentant \$8,880,000 détenues par le gouvernement, et pour l'annulation subséquente de la balance représentant \$5,000,000. Quel que soient les arrangements qui seront faits, les obligations au public et représentant \$3,612,500, constitueront la seule charge sur la subvention de \$14,734,000 acres de terre de la compagnie.

TERRES

Subvention totale en terres..... 25,000,000

Ventes au 31 décembre..... 3,787,662

Moins celles annuées..... 255,644

Total..... 3,472,018

Devant être retenus par le gouvernement en vertu du nouvel arrangement, approximativement..... 6,703,315

Total..... 14,734,000

Conformément au programme exposé dans le dernier rapport annuel, et comme plus sur moyen de donner de la valeur aux terres de la compagnie et d'en faciliter la vente, les terres qui sont occupées par des colons ont été achetées par le gouvernement et le territoire de la compagnie a été divisé en sections de 160 acres, ce qui a permis de vendre de nombreuses terres.

Juste à ce que les homesteads concédés au public soient vendus en grande partie occupés, ou ne seraient vendus beaucoup de terres ou colons. Les homesteads compris dans la zone du chemin de fer et au sud de ce chemin, jusqu'à Moosejaw, dans l'Ouest, sont en grande partie vendus aujourd'hui et avant longtemps la compagnie trouvera facilement à vendre ses terres dans cette région, on a vu de très belles terres de grande importance comme partie de notre actif, de la subvention en terres qui nous a été accordée.

Un arrangement des directeurs désirent renouveler l'expression de leur entière confiance dans le succès de l'entreprise au point de vue commercial. Avec sa ligne de chemin de fer s'étendant de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique; avec son réseau d'embranchements et de voies de raccourci qui lui permettent d'atteindre les principales villes du commerce tant au Canada que dans les Etats du Nord; avec sa flotte sur les grands lacs placée sous une seule administration; grâce à l'avantage de posséder une source de profits, qu'une charge de moins de \$300 par mille, en y comprenant les obligations, les prêts et les parts ordinaires—soit un cinquième de ce que son principal concurrent américain et bien moins, si on la compare à celle de toute autre concurrente américaine; avec tous ces avantages, dis-je, et cela à un prix de revient si bas, les directeurs ont la conviction que leur entreprise prospérera et leur conduite économiquement et efficacement, sans avoir à craindre que les compagnies de télégraphe, de wagons-dorés, de câbles, de chemins de fer, de mines, de charbon, d'électricité ou autres, ne viennent envahir leur territoire. La compagnie du Pacifique ne peut pas manquer de répondre à l'attente de ses fondateurs et de devenir une source de profits considérables pour ses actionnaires. Finalement, grâce à l'établissement de raccourcis au moyen de bateaux à vapeur de première classe, tant sur l'Océan Pacifique que l'Océan Atlantique, elle est destinée à devenir avant longtemps un puissant agent de commerce dans le monde.

Maintenant que le chemin de fer est virtuellement en exploitation d'une extrémité à l'autre et que la compagnie se trouve hors de l'attente des mobiles politiques ou autres qui ont poussé une foule de personnes, et comme à l'étranger, à décrier le pays sillonné par la ligne; maintenant que leurs assertions sur le compte des terres ont été reconnues comme fausses, grâce aux résultats donnés par l'agriculture, et que celles sur le compte du chemin de fer l'ont été aussi grâce aux résultats de son exploitation, il y a lieu d'espérer que les craintes des ennemis de la compagnie, qui ont été exprimées sur son compte, dans le passé, a tout fait pour embarrasser la compagnie et retarder la colonisation du pays.

Maintenant que le contrat fait avec la maison Morton, Bliss et Cie. de New York, Grenfell et Charles D. Rose ne venant pas être révoqué, l'honorable Levi P. Morton et M. Richard J. Cross, de la maison Morton, Bliss et Cie. de New York, consentent à accepter les sièges directs vacants dans le bureau de direction et s'y portent maintenant candidats.

Les négociations avec le gouvernement impérial, au sujet de l'organisation d'une ligne de vapeurs de première classe entre le terminus du Pacifique, le Japon et la Chine, et que les actionnaires conviennent d'être poursuivis. Les avantages dont bénéficieraient les intérêts impériaux et l'acquiescement qui inspirerait une telle entreprise, ont été exprimés avec espoir aux directeurs et les propositions sont maintenant acceptées par le gouvernement de Sa Majesté.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Le projet de raccourciement avec les colonies n'est pas encore en l'état. Les directeurs ont l'intention de faire un voyage en Europe, et de visiter les colonies, et de faire un rapport sur les avantages de ce projet.

Les lignes télégraphiques de la compagnie viennent d'être mises au service du commerce entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses, de même que sur les embranchements dans le Nord-Ouest; mais le profit et de leur exploitation, les obligations hypothécaires ont été transférées à la compagnie.

La compagnie prolonge rapidement sa ligne à l'est et à l'ouest, et il y a lieu d'espérer que son réseau télégraphique sera bientôt tout en exploitation. Des raccourcis désirables ont été virtuellement effectués avec les principales villes américaines, de même qu'avec l'Europe au moyen de câbles sous-marins.

Les directeurs estiment à une somme considérable les lignes télégraphiques ainsi que les obligations hypothécaires, toutes choses qu'elle a l'intention de protéger et développer considérablement.

EMBRANCHEMENTS HYPOTHÉCAIRES

Emission totale..... \$25,000,000

Déposé dans le gouvernement, garanti conformément au contrat, sans intérêt..... \$5,000,000

Déposé par le gouvernement en conformité de l'acte de 1884 sans intérêt..... \$3,000,000

Racheté par des ventes de terre et annulé..... \$7,301,500

Total..... \$21,397,500