

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

ACTES

DU

PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

PASSÉS DURANT LA SESSION TENUE EN LA

SOIXANTIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE SA MAJESTÉ

LA REINE VICTORIA

ÉTANT LA

PREMIÈRE SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

*Commencée et tenue à Ottawa, le dix-neuvième jour d'août, et fermée par prorogation
le cinquième jour d'octobre 1896.*



SON EXCELLENCE

LE TRÈS HONORABLE SIR JOHN CAMPBELL HAMILTON-GORDON, COMTE D'ABERDEEN

GOUVERNEUR GÉNÉRAL

VOL. II

ACTES PRIVÉS ET LOCAUX

OTTAWA

IMPRIMÉ PAR SAMUEL EDWARD DAWSON

IMPRIMEUR DES LOIS DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE

ANNO DOMINI 1896



60 VICTORIA.

CHAP. 6.

Acte à l'effet de ratifier une convention conclue entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada a représenté par sa requête qu'elle a conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la convention reproduite à l'annexe du présent acte, et que les dites compagnies ont demandé, par leurs requêtes respectives, que cette convention soit ratifiée, légalisée et déclarée obligatoire; et considérant qu'il est à propos d'accéder à leur demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

Préambule.

1. La convention reproduite à l'annexe du présent acte est par le présent ratifiée, légalisée et rendue obligatoire à tous égards aussi complètement et effectivement que si toutes ses clauses et stipulations étaient incorporées dans le présent acte.

Convention ratifiée.

2. La dite convention sera et restera exécutoire pendant l'espace de cinquante ans à compter de sa date, aux conditions et stipulations qu'elle contient.

Durée de la convention.

ANNEXE.

LA PRÉSENTE CONVENTION, faite et conclue ce treizième jour de mai A. D. 1896, par et entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, de première part, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de seconde part, fait foi que—

Considérant que la partie de seconde part se propose d'acquérir, affermer ou contrôler et exploiter une ligne de chemin de fer partant d'Hamilton et allant dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé à environ un mille trois quarts à l'ouest

d'Hamilton, où elle se raccordera avec le chemin possédé, contrôlé et exploité par la partie de première part, lequel point est ci-après désigné comme la "Jonction d'Hamilton ;"

Et considérant que la dite partie de seconde part désire conclure, avec la partie de première part, un contrat qui permette à la partie de seconde part (afin de faciliter le transport du fret et des voyageurs entre la cité d'Hamilton et celle de Toronto, et entre les localités situées à l'est et à l'ouest des deux dites cités,) de faire circuler ses convois, tant de voyageurs que de fret, sur la portion du chemin de fer de la partie de première part située entre la Jonction d'Hamilton et le point de raccordement du Grand Tronc de chemin de fer avec les voies ferrées de la Gare Union de Toronto, près de la rue Bathurst, dans la cité de Toronto, distance d'environ trente-six milles, la dite portion de chemin de fer de la partie de première part étant ci-dessous mentionnée comme "la dite section commune."

PREMIÈREMENT.—A ces causes, la partie de première part, en considération des paiements, stipulations et conventions ci-après spécifiés, et aussi pour et en considération de la somme d'une piastre, payée comptant par la partie de seconde part, dont quittance, a loué et délaissé, et par les présentes loue et délaïsse à la dite partie de seconde part, ses successeurs et ayants droit, pour l'espace de temps et aux conditions ci-dessous stipulés, le droit de se servir et jouir, conjointement et sur un pied d'égalité avec la partie de première part, du chemin, de la chaussée, de la voie, des voies latérales, voies de garage, ponts, gares et stations, bâtiments, châteaux d'eau, plans inclinés pour le chargement du charbon, oses garde-bestiaux, et tous les appareils et accessoires s'y rattachant, du chemin de la dite partie de première part, et l'usage entier, sans restriction ni entraves, en commun avec la dite partie de première part, des propriétés et installations du chemin de fer de la dite partie de première part ci-dessus mentionnées, entre la Jonction d'Hamilton et la cité de Toronto ; et elle concède aussi à la partie de seconde part le droit de raccorder ses voies ferrées à celles de la partie de première part à la Jonction d'Hamilton, en se servant à cet effet de tout le terrain de la partie de première part qui sera nécessaire pour cela.

SECONDEMENT.—Pour avoir les dits biens et propriétés, les garder et en jouir, ainsi que toutes leurs parties, et les dits droits, pendant un espace de temps certain de vingt et un ans à compter de la date des présentes ; et si les parties contractantes sont ou deviennent autorisées à passer le présent contrat pour un espace de cinquante ans, en tant que les lois du Canada peuvent les y autoriser, alors ce sera pour un espace de vingt-neuf ans de plus, faisant cinquante ans en tout. Et attendu qu'il s'est élevé des doutes au sujet de leur pouvoir de conclure la présente convention pour plus de vingt et un ans, en vertu des lois actuelles du Canada, les parties aux présentes conviennent de s'unir pour demander au parlement du Canada de passer un acte les autorisant à conclure la présente convention pour le terme complet de cinquante ans, et lorsque cet acte aura été adopté,

adopté, et que les parties aux présentes auront obtenu, s'il le faut, telle autre approbation qui sera nécessaire, cette convention, telle qu'elle sera contenue au dit acte, deviendra exécutoire et liera les dites parties pour le dit espace de cinquante ans.

TROISIÈMEMENT.—Il est de plus entendu et convenu que les dites parties contractantes jouiront sous tous rapports de droits égaux dans l'usage des dites voies ferrées, bâtiments et améliorations utilisés en commun, excepté quant aux droits de l'une ou l'autre qui seront formellement restreints dans le présent bail, et que les trains de la partie de seconde part seront à tous égards traités par les officiers, agents et employés de la partie de première part comme les trains de même classe de la partie de première part, et auront la même préséance sur des trains d'une classe inférieure appartenant à l'une ou l'autre des dites parties; et la dite partie de seconde part aura le droit incontestable de faire circuler des trains ou convois de voyageurs, mixtes, de fret et autres, sur le chemin de la partie de première part entre la Jonction d'Hamilton et la cité de Toronto, sauf seulement les règlements prescrits ou prévus au présent bail; et en cas de doute au sujet des trains de même classe des deux compagnies, en vertu des règles établies, les trains de la partie de première part seront réputés avoir préséance. Les lignes-mères devront, autant que possible, être tenues libres pour l'usage des deux compagnies.

QUATRIÈMEMENT.—L'horaire pour l'arrivée et le départ des trains de la partie de seconde part, soit à la Jonction d'Hamilton, soit à Toronto, sera fixé au besoin par les surintendants de chacune des dites parties. Un avis raisonnable de tout changement qui y sera apporté sera donné par le surintendant de la partie de seconde part au surintendant de la partie de première part, qui devra alors établir et fournir à la partie de seconde part, autant que la chose sera possible, l'horaire ou la carte réglant le mouvement de tous les trains ou convois des deux parties sur la dite section commune, lequel horaire donnera égalité de droits aux trains de même classe des deux parties, et les convois de voyageurs de la partie de seconde part auront priorité de droit à l'usage du chemin sur les trains d'une classe inférieure appartenant à la dite partie de première part; et s'il s'élève quelque différend au sujet du dit horaire, ou de la vitesse de quelque train, il sera, si les parties ne peuvent s'entendre, soumis à la décision d'un tribunal d'arbitrage nommé de la manière ci-après prévue.

CINQUIÈMEMENT.—Lorsque les trains ou convois de la partie de seconde part seront en retard sur le chemin, leurs mouvements seront dirigés et contrôlés par l'expéditeur des trains de la partie de première part, de la même manière qu'il réglera les trains de même classe de la partie de première part lorsqu'ils seront en retard, car il est entendu que les règlements établis tiendront compte de leurs mouvements comme étant ceux de trains jouissant de droits égaux avec les trains de la partie de première part, les convois de voyageurs ayant priorité sur les trains de fret de l'une ou l'autre partie, et les trains

de fret réguliers de la partie de seconde part auront préséance sur les trains extraordinaires, irréguliers ou de construction de la dite première partie.

SIXIÈMEMENT.—Les règles et règlements pour la gouverne des trains et de tous les employés de l'une ou l'autre ou des deux parties, lorsqu'ils circuleront sur la dite section commune et se serviront des voies, bâtiments et dépendances conjointement, et toutes les règles régissant l'usage du chemin et de ses dépendances, seront ceux prescrits par la partie de première part pour la gouverne de ses propres employés, des hommes employés sur les trains ou en charge de la force motrice de la partie de seconde part, lesquels seront alors, tant qu'ils seront sur le chemin de la dite partie de première part, sous les ordres des officiers et agents, et assujétis aux règlements de police de la dite partie de première part, tout comme s'ils étaient à l'emploi de la dite partie de première part.

SEPTIÈMEMENT.—Les hommes d'équipe employés aux réparations et au fonctionnement de la dite section commune, et comme aiguilleurs, chefs de gares et télégraphistes, bien que payés par la partie de première part, seront considérés comme étant au service collectif des deux parties aux présentes, et pourront en tout temps être appelés à porter secours ou aide à la partie de seconde part en cas d'accident, et à remettre sur la voie les wagons déraillés, et seront passibles de destitution s'ils s'absentent, refusent ou négligent de porter secours et rendre ce service à la dite partie de seconde part comme les hommes d'équipe et les employés de la partie de seconde part sont ordinairement appelés à porter secours à ses propres trains.

HUITIÈMEMENT.—Il est mutuellement convenu entre les parties aux présentes que chacune des dites parties sera seule responsable des accidents ou avaries qui surviendront sur ou à ses propres trains, par suite de quelque imperfection de la voie ou du dérangement des aiguilles, ou pour la perte d'animaux tués, ou des blessures causées à des personnes passant sur la voie (s'il y a responsabilité à ce sujet), ou pour toute autre cause, à l'exception des collisions, sous quelque forme que ce soit, avec les convois de l'autre partie; et aucun accident ou avarie de ce genre ne donnera ni à l'une ni à l'autre partie droit d'action ou de réclamation d'indemnité contre l'autre partie, l'intention et le dessein étant que chaque partie soit responsable de ses propres trains, de la conduite de ses propres employés, et de toutes choses en général, excepté lorsque l'autre partie sera en faute.

NEUVIÈMEMENT.—Dans le cas où des animaux seraient tués sur la voie, mais pas en transit, ou si des dommages-intérêts sont accordés pour blessures corporelles à des personnes ne voyageant pas sur les convois de l'une ou l'autre partie, ou par suite d'incendie causé par le passage de ses trains sur le dit chemin de fer, et sans égard à la condition physique du dit chemin ou de ses dépendances, les réclamations seront, du consentement de la partie de seconde part, réglées par l'officier compétent de la partie de première part, et la partie fautive

paiera la somme entière de l'indemnité ; mais lors du règlement final à ce sujet, la quittance comprendra et embrassera une décharge complète et entière des deux parties aux présentes. Dans le cas de dommages à des biens ou effets ou de blessures corporelles à des personnes transportées par des trains de l'une ou l'autre partie, l'officier compétent de la partie sur les trains de laquelle les dommages ou les blessures auront eu lieu, les règlera, et la décharge sera faite de façon à comprendre et exonérer les deux compagnies de toute responsabilité ultérieure.

DIXIÈMEMENT.—S'il survient quelque interruption ou retard dans la circulation du chemin par suite de la destruction de quelque construction par le feu, ou de la démolition de ponts ou de remblais par l'eau, ou de la destruction ou des dommages causés à des trains déraillés, ou par quelque tourbillon de vent ou cyclone, ou par les éléments en général, ou dans le cas d'interruption pour n'importe quelle cause, ni l'une ni l'autre des parties n'aura droit d'action contre l'autre pour dommages-intérêts à cause de ce retard apporté à la circulation, ou des dommages causés aux personnes ou biens par suite de ce retard.

ONZIÈMEMENT.—Dans tous les cas de collision entre des trains des deux parties, celle dont les employés ou les trains seront en faute et qui seront ou auront été déclarés avoir été cause de la collision, sera tenue responsable envers l'autre partie pour tous dommages causés par la collision ou en résultant ; et si les officiers compétents ne peuvent s'entendre et régler la question de savoir quels sont le train ou les hommes qui sont ou ne sont pas en faute, et out été cause de l'accident, ou à l'égard des dommages faits, la question sera soumise de la manière ci-après prévue pour le règlement des différends et réglée à l'amiable, et chaque partie se soumettra à la décision arbitrale et l'exécutera, ce qui mettra fin dans tous les cas à la contestation ou au différend.

DOUZIÈMEMENT.—Dans le cas de destruction ou d'avarie de quelque dépôt, gare, bâtiment, pont, ponceau ou autre dépendance, résultant de l'incurie ou de la négligence de l'une ou l'autre des parties contractantes, les frais de remplacement ou de réfection de la propriété seront entièrement supportés par la partie en défaut, pourvu que le remplacement ou la réfection soit du même caractère général que l'ouvrage détruit.

TREIZIÈMEMENT.—Si, de l'avis des deux parties aux présentes, le nouvel ouvrage remplaçant l'ancien est supérieur à l'ancien et peut être considéré comme une amélioration et comme augmentant la valeur de la propriété, alors la partie des frais qui aurait suffi à remettre la propriété en son premier état sera payée par la partie en faute, ainsi que ci-haut prévu, et la balance des frais sera ajoutée au compte du capital, et un intérêt au taux de quatre pour cent par année sur la moitié de cette balance sera payé par la partie de seconde part pendant toute la durée de la présente convention.

QUATORZIÈMEMENT.—Les frais imputables à l'entretien des biens dont les deux parties feront usage en commun comprendront

dront les réparations et réfections des lisses (y compris les nouveaux rails, les traverses et la main-d'œuvre), le ballast, les gares, plates-formes, châteaux d'eau, cours à bestiaux, fosses garde-bestiaux, croisements de routes, le remplacement de remblais, ponceaux, ponts, maçonneries, clôtures et autres constructions du même genre que les anciennes, qui auront pu être endommagées ou détruites par quelque cause que ce soit.

QUINZIÈMEMENT.—Toutes les améliorations permanentes faites aux propriétés sous forme de travaux en maçonnerie, de ponts en fer, ou de leur substitution à des ponts en bois, ou la substitution de remblais ou de murs en maçonnerie à des ouvrages en bois, ou à des ouvrages d'une nature temporaire, et de nouvelles gares, citernes, voies latérales ou doubles, ballast (aux endroits où la voie ne sera pas encore ballastée), et les propriétés foncières achetées, seront de temps à autre ajoutés au compte du capital, et un intérêt sur la moitié des frais de ces améliorations permanentes et propriétés foncières sera payé par la partie de seconde part durant toute l'existence de cette convention, au taux de quatre pour cent par année; pourvu, néanmoins, qu'aucune amélioration permanente ou propriété foncière sur laquelle un intérêt devra être payé ne soit faite ou achetée, à moins que le consentement de la dite partie de seconde part à cette amélioration ou à cet achat ne soit préalablement obtenu; et pourvu aussi que la valeur de tout fer et autres matériaux remplacés, ainsi qu'il est prévu au présent article, soit portée au crédit du compte du capital, réduisant ainsi d'autant le chiffre de la moitié sur laquelle intérêt devra être payé par la partie de seconde part, et la balance seule portera intérêt ainsi que par le présent stipulé.

SEIZIÈMEMENT.—La partie de seconde part s'engage de plus à transporter les marchandises et les voyageurs sur la dite section commune comme il suit:—Le transport des voyageurs et des marchandises entre la cité de Toronto et celle d'Hamilton sera considéré comme étant d'entier parcours, et la partie de seconde part aura le droit de le faire sur la dite section commune en concurrence avec la partie de première part et tous autres; mais le transport entre Hamilton ou Toronto et une station intermédiaire sur la dite section commune, ou le transport entre des stations intermédiaires sur la dite section commune, sera considéré comme transport local de la partie de première part, que la partie de seconde part n'aura pas la faculté d'entreprendre, sauf tel que ci-après prévu. La partie de seconde part aura le droit de transporter des voyageurs ou du fret de ou à toute station sur la dite section commune, pris ou destinés à toute station sur ses propres lignes ou correspondances au delà de la dite section commune, dans l'une ou l'autre direction; et il sera du devoir des chefs de gares de la dite section commune de donner des feuilles de route et expédier ce fret, et donner des billets aux voyageurs, sans distinction ni entraves, et la partie de première part en rendra compte à la partie de seconde part de la même manière que si ces chefs de gares étaient ceux de la partie de seconde part. Dans le cas où l'on

s'apercevrait qu'il est impossible d'empêcher les voyageurs de voyager sur les trains de la partie de seconde part entre des stations locales sur la dite section commune, entre lesquelles il est interdit à la partie de seconde part d'en transporter, la partie de seconde part percevra les prix de passage de ces voyageurs suivant le tarif alors en vigueur de la partie de première part, et en remettra soixante-quinze pour cent à la partie de première part.

DIX-SEPTIÈMEMENT.—Un compte exact sera tenu et rendu mensuellement de toutes les affaires de ce genre faites par la partie de seconde part entre les stations locales sur la dite section commune ; et toutes les sommes à payer à cet égard par la partie de seconde part à la partie de première part seront promptement remises à cette dernière à son bureau à Montréal, le ou avant le vingtième jour du mois suivant.

DIX-HUITIÈMEMENT.—Un compte exact sera tenu par la partie de première part et rendu mensuellement à la partie de seconde part, d'une manière aussi détaillée qu'il est raisonnable et juste de le faire, de tous les frais d'entretien et de réfection de la propriété, ainsi qu'il est stipulé au présent contrat, utilisée en commun par les deux parties, ainsi que des dépenses des chefs de gares, télégraphistes, signalistes, gardiens et autres employés de ce genre, engagés dans l'exploitation de la dite section commune, et la proportion de ces frais et dépenses due par la partie de seconde part sera ponctuellement payée par elle à la partie de première part aux dates et de la manière ci-dessous prescrites.

Il est entendu que, parmi les dépenses prévues au présent article, seront aussi comprises toutes les taxes municipales et autres payables par la partie de première part au sujet de la dite section commune, une proportion équitable des traitements payés aux surintendants et à l'ingénieur en chef de la Compagnie du Grand Tronc, et à ses expéditeurs de trains sur la dite section commune ; et les paiements de la proportion de ces dépenses afférente à la partie de seconde part seront aussi faits mensuellement, le ou avant le vingtième jour de chaque mois, pour les dépenses du mois précédent,—l'intention des parties aux présentes étant que la partie de seconde part devra payer, sauf les stipulations de l'article quinze, pour couvrir les dépenses se rattachant de quelque manière que ce soit à l'usage, aux réparations et à la réfection des voies ferrées et autres propriétés de chemin de fer couvertes par la présente convention, la proportion ci-après mentionnée à l'article vingt ; pourvu toujours que la valeur de tous les vieux rails, fers et autres matériaux renouvelés ou remplacés, ainsi qu'il est stipulé à l'article quatorze, soit portée au crédit des frais d'entretien, réduisant ainsi d'autant le chiffre des dépenses auxquelles devra contribuer la partie de seconde part ; et la partie de seconde part ne sera tenue de contribuer au résidu de ces dépenses que dans la dite proportion.

DIX-NEUVIÈMEMENT.—La partie de seconde part par le présent accepte le bail et cession des biens, propriétés et droits ci-dessus désignés, pour l'espace de temps ci-haut mentionné,

et convient de payer à cet égard, à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, à son bureau à Montréal, les sommes suivantes : Pour l'usage des bâtiments, voies ferrées et dépendances entre la Jonction d'Hamilton et Toronto, et pour les dits droits, une somme ou un loyer annuel de quarante mille piastres, et une somme proportionnelle pour toute fraction d'une année,—ce loyer devant commencer à courir du jour où la partie de seconde part commencera à faire circuler ses trains sur la dite section commune.

VINGTIÈMEMENT.—Le paiement de la dite somme de quarante mille piastres devra se faire par versements mensuels égaux, savoir, trois mille trois cent trente-trois piastres et trente-trois centins (\$3,333.33) par mois, le premier jour de semaine de chaque mois, tous les ans, ou une somme proportionnelle pour toute partie fractionnaire d'un mois, le premier versement devant être fait le premier jour de semaine du mois qui suivra le jour où la partie de seconde part commencera à faire circuler ses trains sur la dite section commune. Et la partie de seconde part paiera aussi mensuellement telle part des dépenses faites durant le mois précédent, et des frais d'entretien des voies ferrées, ponts, bâtiments, clôtures et autres accessoires appartenant ou se rattachant à l'exploitation de la dite section commune, que le nombre de wagons de toutes classes, tant chargés que vides, transportés sur la dite section commune ou toute partie de cette section par la dite partie de seconde part, sera en proportion du nombre total des wagons transportés sur la dite section commune ou toute portion de cette section, ce paiement devant être fait le ou avant le vingtième jour du mois suivant ou dans les dix jours après qu'un compte établissant la somme due pour le mois aura été fourni par la partie de première part à la partie de seconde part.

VINGT-UNIÈMEMENT.—La dite partie de seconde part paiera aussi à la partie de première part, pour les services accomplis par les télégraphistes, gardiens de ponts, signalistes, chefs de gares et employés, et pour les effets à eux fournis durant le mois précédent, comme suit : Chef de gare, télégraphiste et fournitures à la gare de la Jonction d'Hamilton, une moitié ; autres chefs de gares, gardiens, signalistes et employés engagés dans l'exploitation de la dite section commune, la même proportion qui peut lui être imputée en vertu de l'article vingt dans les comptes généraux fournis mensuellement pour frais d'entretien, ainsi que ci-dessus prévu ; et ce paiement sera fait le ou avant le vingtième jour du mois suivant ou dans les dix jours après qu'un compte établissant la somme due pour le mois aura été fourni par la partie de première part à la partie de seconde part.

VINGT-DEUXIÈMEMENT.—De temps à autre et en tout temps pendant l'existence de la présente convention, la partie de première part permettra à la partie de seconde part d'examiner tous livres, comptes, rapports et pièces justificatives, afin qu'elle puisse contrôler et vérifier tout compte ou tous comptes fournis par la partie de première part à la partie de seconde part en conformité

conformité de la présente convention ; et la partie de seconde part aura le droit en tout temps d'employer un auditeur pour s'assurer de l'exactitude de ce compte ou de ces comptes, et la partie de première part devra en tout temps lui donner toutes facilités convenables pour cet examen; et ni l'acceptation d'aucun de ces comptes ou son paiement par la partie de seconde part ne préjudiciera à son droit d'en faire l'audition ou vérification ; et si, après cette audition ou vérification, ou si en aucun temps il est découvert que la partie de seconde part a payé à la partie de première part quelque somme de deniers qu'elle n'était pas tenue de payer en vertu des stipulations de la présente convention, elle aura le droit de la répéter et percevoir de la partie de première part, et la partie de première part la remboursera.

VINGT-TROISIÈMEMENT.—Les frais d'entretien de la voie et des propriétés, et aussi ceux de toutes réfections, seront payés par la partie de première part, et tout l'ouvrage qu'ils entraîneront sera fait par ses propres ouvriers et sous la direction des officiers de la partie de première part, lesquels auront le soin des propriétés utilisées en commun et décideront du genre d'ouvrage à faire, dirigeront et surveilleront l'exécution de l'ouvrage et les dépenses s'y rattachant, et auront charge absolue de tout ce qui se rattachera à la condition physique des propriétés.

VINGT-QUATRIÈMEMENT.—Il est de plus par le présent expressément convenu et entendu, à l'égard du paiement à faire, par la dite partie de seconde part, du loyer ou de l'intérêt sur toute amélioration, ou pour frais d'entretien ou d'exploitation de la dite section commune, que le temps est un élément essentiel de ce contrat, et que si la partie de seconde part manque de faire les paiements stipulés aux présentes à échéance et où ils doivent être faits, et ne les fait pas dans les trente jours après que demande par écrit en aura été faite par la partie de première part à la partie de seconde part, alors et dans ce cas le présent bail et contrat sera, au choix de la partie de première part, périmé, nul et de nul effet, et la dite partie de première part pourra immédiatement et sans avis préalable exclure et renvoyer les trains, locomotives et autres biens de la partie de seconde part des dites propriétés louées ou de toute partie de ces propriétés; pourvu, néanmoins, que le présent article ne soit pas interprété comme empêchant la partie de seconde part de réclamer et recouvrer de la partie de première part toute somme qui aura pu être payée par la partie de seconde part et qu'elle prétendra excéder ce qu'elle devait légitimement payer en vertu de cette convention et qui pourra être déclarée due à la partie de seconde part par tout arbitrage fait ainsi que par le présent prescrit.

VINGT-CINQUÈMEMENT.—Si elle en est requise par la partie de seconde part, la partie de première part fournira quotidiennement aux locomotives de la partie de seconde part tout le charbon nécessaire à la circulation des trains de la dite partie de seconde part sur le chemin de la dite partie de première part,

et la dite partie de seconde part paiera ponctuellement, tous les mois, à la partie de première part, le ou avant le vingtième jour du mois suivant, à l'endroit ci-dessus mentionné, les comptes exacts pour combustible que la dite partie de première part lui présentera; pourvu, néanmoins, qu'en faisant ces comptes, le combustible y soit porté à un prix raisonnable contre la partie de seconde part, lequel prix sera le prix coûtant du charbon livré sur le chemin de fer de la partie de première part au taux d'un demi-centin par tonne et par mille, et les frais de maniemment.

VINGT-SIXIÈMEMENT.—La dite partie de première part par le présent convient que, lorsque la chose sera nécessaire, les hommes à son service employés à cet effet huileront, répareront et mettront en ordre ceux des wagons de la partie de seconde part qui pourraient être avariés en circulant sur la dite section commune, et il est mutuellement convenu entre les parties aux présentes que les dépenses faites par la partie de première part pour la main-d'œuvre et les matériaux fournis pour ce service de huilage et de réparations, seront remboursées et payées par la partie de seconde part suivant les règles générales et coutumes suivies alors entre les chemins de fer des États-Unis, en tant qu'il s'agira des prix seulement, car il est entendu que les règles et coutumes qui régissent l'échange de wagons entre les chemins de fer généralement ne s'appliqueront pas aux voitures circulant sur la dite section commune en vertu de la présente convention.

VINGT-SEPTIÈMEMENT.—Si les parties contractantes s'apercevaient dans la pratique que quelque droit ou intérêt de l'une ou l'autre n'a pas été complètement protégé ou prévu par la présente convention, conformément à son but et son intention, alors les deux parties négocieront avec équité et sincérité une nouvelle et autre clause pour obvier à l'injustice ou au différend.

VINGT-HUITIÈMEMENT.—Tout différend qui pourra survenir au sujet de ce contrat, soit quant à son interprétation, soit quant à l'inaccomplissement de quelque devoir à remplir par l'une ou l'autre partie, ou au sujet de choses non prévues au présent, pourra, s'il ne peut être réglé à l'amiable par les parties contractantes, être soumis à l'arbitrage, par l'une ou l'autre d'entre elles, de la manière suivante:—Chaque partie nommera un arbitre, qui devra être une personne versée dans les affaires de chemins de fer; et si l'une ou l'autre partie manque de nommer un arbitre dans les dix jours après que notification lui aura été donnée par l'autre partie de son intention de soumettre l'affaire à l'arbitrage, la partie non en défaut pourra alors nommer les deux arbitres, et ceux-ci en nommeront un troisième, et leur décision ou celle de deux d'entre eux sera, après qu'avis de la date et du lieu de l'audition aura été donné aux deux parties, et qu'ils auront entendu la partie ou les parties alors présentes, finale et définitive pour les deux parties contractantes, et elles s'engagent formellement à s'y soumettre; et dans le cas où les deux premiers arbitres choisis ne nomme-

raient pas de tiers-arbitre dans les dix jours qui suivront la date de leur nomination, un tiers-arbitre pourra alors être nommé par un juge de la Haute cour de justice pour Ontario, sur requête de l'une ou l'autre partie, après huit jours d'avis donné à l'autre partie.

VINGT-NEUVIÈMEMENT.—Il est de plus convenu par et entre les parties, que s'il survient quelque désaccord au sujet de la vitesse ou des heures des trains, la question sera soumise à l'arbitrage de la manière ci-dessus prévue, et l'horaire alors en vigueur restera en force tant que les arbitres n'auront pas rendu leur décision, laquelle sera obligatoire pour les deux parties.

TRENTIÈMEMENT.—En attendant le règlement de toute question soumise à l'arbitrage, chaque partie continuera de conduire ses affaires de la manière ordinaire, et la position et la conduite des parties entre elles ne seront nullement affectées par la question en litige.

TRENTE-UNIÈMEMENT.—L'une ou l'autre partie aux présentes devra en tout temps, et lorsqu'elle y sera invitée par l'autre, se joindre à l'autre dans toute demande qu'elles jugeront utile ou opportun de faire au parlement du Canada, au Gouverneur général en conseil, ou au comité des chemins de fer du Conseil privé, pour en obtenir quelque législation, déclaration, ratification, autorisation, approbation ou sanction, dans le but de valider cette convention ou quelque-une de ses dispositions, ou pour la rendre exécutoire.

En foi de quoi les parties aux présentes y ont fait apposer leurs sceaux corporatifs et les signatures de leurs officiers respectifs ci-dessous dénommés.

LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

(L.S.)

Par CHAS. M. HAYS,
Gérant général.

E. H. FITZHUGH.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(L.S.)

Par W. C. VAN HORNE,
Président.

C. DRINKWATER,
Secrétaire.



60 VICTORIA.

CHAP. 7.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baïe d'Hudson au Pacifique.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une requête demandant la constitution d'une compagnie à l'effet de construire et exploiter un chemin de fer ainsi que ci-dessous énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :— Préambule.

1. L'amiral Albert Hastings Markham, le capitaine E. Bourke, M.R., le colonel Josiah Harris et John Weston, tous de Londres, Angleterre, James Reid Stewart et James Reid, de Glasgow, Ecosse, G. H. Massy et James Cochrane, tous deux de Montréal, John Ross, de Niagara-Falls, Wesley Fletcher Orr, de Calgary, et Simon James Dawson, de Port-Arthur, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de la Baïe d'Hudson au Pacifique,"—(*The Hudson's Bay and Pacific Railway Company*),—ci-après appelée "la compagnie." Constitution.
Nom corporatif.

2. L'entreprise de la compagnie est par le présent déclarée être d'un avantage général pour le Canada. Déclaration.

3. Le bureau central de la compagnie sera établi en la cité d'Ottawa, ou en tel autre endroit au Canada que les directeurs fixeront par un règlement. Bureau central.

4. La compagnie pourra tracer, construire et exploiter, au moyen de l'électricité ou de la vapeur, ou des deux manières, une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, partant de quelque point de ou près de Port-Churchill, sur la baie d'Hudson, et traversant le territoire au nord de la rivière Churchill jusqu'à l'eau profonde à ou près Fond-du-Lac, sur le lac Athabaska, et de Port-Churchill Ligne du chemin de fer décrite.

susdit, sur la baie d'Hudson, à travers le territoire au nord de la rivière Nelson, jusqu'à quelque point à ou près l'extrémité nord-ouest du lac Winnipeg; de là à travers le territoire de la Saskatchewan jusqu'à Prince-Albert, dans le dit territoire, et continuant de là à travers le dit territoire et celui d'Alberta, par la route la plus favorable, jusqu'à Calgary, dans le territoire en dernier lieu mentionné; et elle pourra aussi tracer, construire et exploiter un embranchement depuis quelque point du dit chemin de fer près du lac Manitou, dans le territoire de la Saskatchewan, jusqu'à Edmonton, dans le territoire d'Alberta.

Bateaux à
vapeur.

5. La compagnie pourra construire, acheter ou autrement acquérir, nolisier, faire naviguer et entretenir des bateaux à vapeur et autres navires pour faire le service entre les ports situés sur sa ligne de chemin de fer, et entre ces ports et des ports situés en dehors du Canada, et transporter des voyageurs et du fret, et faire le service général du transport en correspondance avec son chemin de fer, et vendre ces navires ou autrement en disposer; et elle pourra construire ou acquérir pour ces fins, par convention, bail, affermage ou contrat, l'usage d'élévateurs à grain, d'entrepôts, quais et bassins.

Electricité.

6. La compagnie pourra acquérir et utiliser une force hydraulique ou à la vapeur afin de produire de l'électricité pour des fins d'éclairage et de traction, en correspondance avec son chemin de fer ou ses ponts, bassins, quais, élévateurs à grains et entrepôts.

Lignes de
télégraphie et
de téléphone.

7. La compagnie pourra construire, équiper, exploiter et entretenir une ligne de télégraphe et des lignes de téléphone sur tout le parcours de son chemin de fer et de ses embranchements, et établir des bureaux pour la transmission de dépêches pour le public, et se faire payer une rémunération pour le faire; et pour la construction et l'exploitation de ces lignes de télégraphe et de téléphone, elle pourra passer contrat avec toute autre compagnie, ou louer les lignes de cette autre compagnie en totalité ou en partie.

La compagnie
peut entrer sur
les chemins
publics, etc.

8. Du consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins et rues de toute cité, ville ou municipalité, la compagnie pourra, par ses employés, agents ou ouvriers, entrer sur tout chemin public, grande route, rue, pont, cours d'eau, eau navigable ou non, ou autres lieux de ce genre, dans toute cité, ville incorporée, village, comté, municipalité ou autre localité, afin de construire, ériger, équiper, exploiter et entretenir sa ligne ou ses lignes de télégraphe et de téléphone, et des lignes pour la transmission du pouvoir électrique, sur leur parcours, ou en travers, au-dessus ou en-dessous; et elle pourra ériger, équiper et entretenir tels ou autant de poteaux ou autres travaux et ouvrages que la compagnie jugera nécessaires pour établir, compléter et maintenir, utiliser, exploiter

Eriger des
poteaux.

et entretenir un système de communications par télégraphe et téléphone, et pour fournir de la force électrique; et elle pourra y tendre des fils et poser d'autres appareils électriques; et chaque fois que la compagnie, ses agents, employés ou ouvriers le jugeront à propos, elle pourra creuser et ouvrir toute partie quelconque des dits chemins, grandes routes, rues, ponts, cours d'eau, eaux navigables ou non, et autres lieux semblables, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir:—

Tendre des fils.

Ouvrir les chemins publics, etc.

(a.) La compagnie ne nuira pas au droit du public de circuler sur ces chemins publics, grandes routes, rues, ponts ou cours d'eau et autres lieux semblables, ou de s'en servir, et n'y causera aucun dommage inutile, ni n'obstruera en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte-cochère, ou le libre accès à aucun bâtiment érigé dans le voisinage;

La circulation ne devra pas être gênée.

(b.) La compagnie ne posera pas de fils de télégraphe ou de téléphone à moins de vingt-deux pieds au-dessus de la surface du chemin ou de la rue, ni ne plantera, sans le consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins ou rues de la municipalité, plus d'une ligne de poteaux le long d'aucun chemin ou d'aucune rue;

Hauteur des fils au-dessus des rues, etc.

(c.) Dans toutes les municipalités, les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peints, dans les cités, si quelque règlement du conseil l'exige;

Poteaux.

(d.) Chaque fois que, dans un cas d'incendie, il deviendra nécessaire, pour l'éteindre ou sauver les propriétés, d'abattre les poteaux ou de couper les fils, le fait que les poteaux auront été abattus ou que les fils de la compagnie auront été coupés, dans ces circonstances, d'après les ordres de l'ingénieur en chef ou autre officier en charge de la brigade des pompiers, ne donnera droit à la compagnie à aucune réclamation d'indemnité pour les dommages qu'elle en pourrait éprouver;

Droit d'abattre les poteaux ou de couper les fils en cas d'incendie.

(e.) La compagnie sera responsable de tous dommages que ses agents, employés et ouvriers causeront aux particuliers ou aux propriétés en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages;

Responsabilité des dommages.

(f.) La compagnie n'abattra ni ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement;

Quant aux arbres.

(g.) Dans toutes municipalités, l'ouverture des rues pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre se fera sous la direction et surintendance de tel ingénieur ou autre officier que le conseil désignera, et de telle manière que le conseil prescrira; le conseil pourra aussi prescrire et désigner les endroits où devront être plantés les poteaux dans la municipalité; et la surface de la rue sera, dans tous les cas, remise autant que possible dans son premier état par la compagnie et à ses frais;

Approbation de la municipalité.

(h.) Nul acte du parlement astreignant la compagnie, si l'on découvre un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de continuer à poser ses fils sur poteaux dans les cités, villes ou villages incorporés, ne sera censé être une violation des

La compagnie pourra être obligée de poser ses fils sous terre.

privileges conférés par le présent acte ; et la compagnie n'aura pas droit à des dommages-intérêts pour ce fait ;

Les ouvriers porteront des insignes.

(i.) Nul ne travaillera à l'érection ou la réparation d'aucune ligne ou d'aucun instrument de la compagnie, sans porter, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, une médaille ou un insigne sur lequel seront lisiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen duquel on puisse facilement le retrouver ;

Protection de droits des particuliers.

(j.) Rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie, ses employés, ouvriers ou agents, à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire, entretenir ou réparer quelque'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété ;

Enlèvement des fils ou poteaux.

(k.) Si, pour l'enlèvement de bâtiments ou l'usage des chemins publics, grandes routes ou rues, il devient nécessaire que les dits fils et poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, il sera du devoir de la compagnie, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable par écrit donné par toute personne qui voudra les faire enlever, d'enlever ces fils ou poteaux ; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, cette personne pourra les enlever aux frais de la compagnie, mais en ne faisant aucun dommage inutile ; cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où l'on voudra faire enlever ces fils ou poteaux, ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit au dit bureau central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle ces fils ou poteaux devront être enlevés.

Arrangements d'exploitation avec d'autres compagnies.

9. La compagnie pourra faire des arrangements avec toute autre compagnie de télégraphe ou de téléphone, pour l'échange et la transmission de dépêches ou messages, ou pour l'exploitation totale ou partielle des lignes de la compagnie.

Directeurs provisoires.

10. Les personnes dénommées au premier article du présent acte sont par le présent constituées directeurs provisoires de la compagnie.

Capital social et versements.

11. Le capital social de la compagnie sera de huit millions de piastres, et les directeurs pourront faire des appels de versements de temps à autre, selon qu'ils le jugeront nécessaire ; mais nul appel ne devra excéder dix pour cent des actions souscrites.

Assemblée générale annuelle.

12. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le premier mercredi de septembre de chaque année.

Nombre des directeurs.

13. A cette assemblée, les souscripteurs au fonds social réunis qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions éliront neuf personnes comme directeurs de la compa-

gnie, et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés par la compagnie.

14. La compagnie pourra émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt mille piastres par mille du chemin de fer et de ses embranchements; et ces obligations, débentures ou autres valeurs ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur de chemin de fer alors construite ou dont la construction sera donnée à l'entreprise.

Emission
d'obligations,
etc., limitée.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 8.

Acte à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, sous le nom de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound a été dûment constituée en corporation par un acte du parlement du Canada, formant le chapitre soixante-cinq des Statuts de 1888 ; et considérant que la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Renfrew a été dûment constituée en corporation par un acte de la législature de la province d'Ontario, formant le chapitre soixante et onze des Statuts de 1888, lequel acte a été modifié par le chapitre quatre-vingt-onze des Statuts de 1891 ; et considérant que les deux dites compagnies ont été dûment fusionnées et constituées en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound," par un acte du parlement du Canada formant le chapitre quatre-vingt-treize des Statuts de 1891 ; et considérant que le dit acte en dernier lieu mentionné a été modifié par un acte du parlement du Canada, formant le chapitre cinquante-sept des Statuts de 1895 ; et considérant que la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound a été dûment constituée en corporation par un acte de la législature de la province d'Ontario, formant le chapitre soixante-dix-huit des Statuts de 1885, postérieurement modifié sous différents rapports par les actes suivants de la législature de la province d'Ontario et formant le chapitre soixante-treize des Statuts de 1888, le chapitre cent vingt-trois des Statuts de 1890, le chapitre quatre-vingt-douze des Statuts de 1891, et le chapitre quatre-vingt-quinze des Statuts de 1893 ; et considérant que les deux dites compagnies, en conformité des pouvoirs qui leur sont conférés par les dits actes, sont devenues fusionnées en une seule corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound," par un contrat de fusion (dont copie, avec les quatre cédules y attachées, est annexée au présent acte), lequel

Préambule.

Can., 1888,
c. 65.

Ont., 1888,
c. 71.

Ont., 1891,
c. 91.

Can., 1891,
c. 93.

Can., 1895,
c. 57.

Ont., 1885,
c. 78.

Ont., 1888,
c. 73.

1890, c. 123.

1891, c. 92.

1893, c. 95.

contrat a été ratifié par les actionnaires respectifs des deux dites compagnies fusionnées, de la manière prescrite par les actes respectifs des dits parlement et législature s'y rapportant; et considérant que la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior à Parry-Sound a représenté, par sa requête, qu'il est désirable que le dit contrat de fusion soit ratifié par le parlement du Canada, et qu'elle a demandé qu'il soit passé un acte à cet effet et à d'autres fins, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit:—

Fusion
ratifiée.

1. Le dit contrat de fusion (dont copie, avec les quatre cédules y attachées, est annexée au présent,) est par le présent approuvé, ratifié et confirmé, et il se lira et sera considéré comme partie du présent acte; et la fusion ainsi effectuée est par le présent déclarée valable et exécutoire à compter de la date du dit contrat.

Les lois des
chemins de fer
du Canada
s'appliqueront.

2. Rien dans le présent acte, ni dans le dit contrat de fusion ou ses cédules, ne sera censé dégager aucune des dites compagnies de ses devoirs ou responsabilités en vertu des lois des chemins de fer du Canada.

Déclaration.

3. Toutes les lignes et tous les embranchements de chemins de fer dont le tracé, la construction et l'exploitation sont autorisés par les dits actes des dits parlement et législature, sont par le présent déclarés être d'un avantage général pour le Canada.

Nom de la
nouvelle cor-
poration.

4. A compter de la date du dit contrat, les dites compagnies fusionnées et leurs actionnaires seront réputés être devenus, et sont par le présent déclarés avoir été et être une corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound,"—(*The Ottawa, Arnprior and Parry Sound Railway Company*),—ci-après appelée "la compagnie;" et à compter de la dite date, la compagnie sera revêtue et pourra avoir, posséder, exercer et jouir de tous les droits, immunités, pouvoirs, privilèges, propriétés, biens et créances des compagnies fusionnées et de chacune d'elles, mentionnés dans les actes cités au préambule du présent acte ou dans le dit contrat.

Pouvoirs
combinés.

Convention
avec une autre
compagnie.

5. La compagnie pourra conclure une convention avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, ou la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour céder et vendre ou louer à l'une de ces compagnies le chemin de fer de la compagnie, en tout ou en partie, ou tous droits ou pouvoirs acquis en vertu du présent acte, ainsi que les immunités, études, plans et travaux, l'outillage, les matériaux, machines et autres biens et propriétés lui appartenant, ou pour

une fusion avec cette compagnie, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos; pourvu que cette convention ait été préalablement approuvée par les deux tiers des voix données à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée dans le but de la prendre en considération,—à laquelle assemblée seront personnellement présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social,—et qu'elle ait aussi été sanctionnée par le Gouverneur en conseil.

Approbation des actionnaires et du Gouverneur en conseil.

2. Cette sanction ne sera signifiée qu'après qu'avis de la demande à cet effet aura été publié de la manière et pendant le temps prescrits par l'article deux cent trente-neuf de l'Acte des chemins de fer, et aussi pendant un même espace de temps dans un journal dans chacun des comtés que traversera le chemin de fer de la compagnie et dans lequel il sera publié un journal.

Avis de la demande de sanction.

6. Le bureau central de la compagnie sera établi en la cité d'Ottawa.

Bureau central.

7. Le capital social de la compagnie sera de quatre millions deux cent mille piastres, et les directeurs pourront faire des appels de versements de temps à autre, selon qu'ils le jugeront nécessaire; mais nul appel ne devra excéder dix pour cent des actions souscrites.

Capital social et versements.

8. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le dernier mardi de septembre de chaque année.

Assemblée annuelle.

9. La compagnie sera responsable de toutes les dettes et sera tenue de remplir les devoirs et engagements de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et de la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound ainsi fusionnées qui seront établis par la loi; et nulles procédures d'une nature quelconque, instituées par ou contre les dites compagnies ainsi fusionnées, ou l'une ou l'autre, ne seront annulées ou discontinuées à raison de la dite fusion ou du présent acte, mais elles seront continuées jusqu'à leur résultat final et ordinaire tout comme si la dite fusion n'eût pas eu lieu; et s'il est rendu quelque jugement à la suite de ces procédures, ce jugement liera la compagnie fusionnée et sera exécutoire contre elle, ou lui profitera et pourra être exécuté en sa faveur, selon le cas.

La compagnie fusionnée sera responsable des dettes, etc., des deux compagnies.

10. La compagnie pourra émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres par mille du chemin de fer et des embranchements de la compagnie; et ces obligations, débentures ou autres valeurs ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur de chemin

Emission d'obligations.

chemin de fer construite ou dont la construction sera donnée à entreprise.

Affermage
du matériel
roulant.

11. Les directeurs de la compagnie pourront faire une convention avec toute compagnie ou personne pour l'affermage, le louage ou l'usage de locomotives, voitures, matériel roulant et autres biens meubles de cette compagnie ou personne, pour le temps et aux termes et conditions qui seront convenus.

Quels actes
s'applique-
ront.

12. Les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et des différents actes cités au préambule du présent acte s'appliqueront, sauf en ce qu'ils peuvent être variés par le présent acte, à la compagnie et à son entreprise.

Lignes de télé-
graphe et de
téléphone.

13. La compagnie pourra construire, équiper et entretenir des lignes de télégraphe et de téléphone sur tout le parcours de son chemin de fer et de ses embranchements, s'il y en a, et elle pourra établir des bureaux pour l'envoi de dépêches pour le public et se faire payer pour ce service ; et pour l'établissement et l'exploitation de ces lignes de télégraphe et de téléphone, la compagnie pourra passer contrat avec toute autre compagnie.

Construction
ou achat de
lignes corres-
pondantes.

14. La compagnie pourra construire, ériger, acheter, affermer, louer, équiper, exploiter et entretenir toutes autres lignes de télégraphe et de téléphone, pour relier les lignes construites ou à construire sur le parcours de son chemin de fer à toutes autres lignes de télégraphe et de téléphone en Canada, soit par terre, soit par eau, et sur les côtés, en travers, au-dessus ou en-dessous de tous chemins publics, grandes routes, rues, ponts, cours d'eau ou autres lieux semblables, et toutes eaux navigables ou non-navigables, et pourra, comme elle y est ci-dessus autorisée, entreprendre l'envoi de dépêches pour le public par toutes ces lignes ou toute partie de ces lignes ; pourvu que ces lignes soient construites et entretenues de manière à ne pas nuire à l'usage public de ces chemins ou grandes routes, ni interrompre la navigation ou l'usage de ces eaux et cours d'eau ; et pourvu aussi que rien de contenu au présent acte ne confère à la compagnie le droit de construire aucun pont sur des eaux navigables.

La compagnie
peut entrer sur
les chemins
publics, etc.

15. Du consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins et rues de toute cité, ville ou municipalité, la compagnie pourra, par ses employés, agents ou ouvriers, entrer sur tout chemin public, grande route, rue, pont, cours d'eau, eau navigable ou non, ou autres lieux de ce genre, dans toute cité, ville incorporée, village, comté, municipalité ou autre localité, afin de construire, ériger, équiper, exploiter et entretenir sa ligne ou ses lignes de télégraphe et de téléphone sur leur parcours, ou en travers, au-dessus ou en-dessous ; et elle pourra ériger, équiper et entretenir tels ou autant de poteaux ou autres travaux et ouvrages que la compagnie jugera nécessaires pour établir, compléter et maintenir, utiliser, exploiter

Eriger des
poteaux.

et entretenir un système de communications par télégraphe et téléphone; et elle pourra y tendre des fils et poser d'autres appareils télégraphiques et téléphoniques; et chaque fois que la compagnie, ses agents, employés ou ouvriers le jugeront à propos, elle pourra creuser et ouvrir toute partie quelconque des dits chemins, grandes routes, rues, ponts, cours d'eau, eaux navigables ou non, et autres lieux semblables, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir :—

Tendre des fils.

Ouvrir les chemins publics, etc.

(a.) La compagnie ne nuira pas au droit du public de circuler sur ces chemins publics, grandes routes, rues, ponts ou cours d'eau et autres lieux semblables, ou de s'en servir, et n'y causera aucun dommage inutile, ni n'obstruera en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte-cochère, ou le libre accès à aucun bâtiment érigé dans le voisinage;

La circulation ne devra pas être gênée.

(b.) La compagnie ne posera pas de fils à moins de vingt-deux pieds au-dessus de la surface du chemin ou de la rue, ni ne plantera, sans le consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins ou rues de la municipalité, plus d'une ligne de poteaux le long d'aucun chemin ou d'aucune rue;

Hauteur des fils au-dessus des rues, etc.

(c.) Dans toutes les municipalités, les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peints, dans les cités, si quelque règlement du conseil l'exige;

Poteaux.

(d.) Chaque fois que, dans un cas d'incendie, il deviendra nécessaire, pour l'éteindre ou sauver les propriétés, d'abattre les poteaux ou de couper les fils, le fait que les poteaux auront été abattus ou que les fils de la compagnie auront été coupés, dans ces circonstances, d'après les ordres de l'ingénieur en chef ou autre officier en charge de la brigade des pompiers, ne donnera droit à la compagnie à aucune réclamation d'indemnité pour les dommages qu'elle en pourrait éprouver;

Droit d'abattre les poteaux ou de couper les fils en cas d'incendie.

(e.) La compagnie sera responsable de tous dommages que ses agents, employés et ouvriers causeront aux particuliers ou aux propriétés en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages;

Responsabilité des dommages.

(f.) La compagnie n'abattra ni ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement;

Quant aux arbres.

(g.) Dans toutes les municipalités, l'ouverture des rues pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre se fera sous la direction et surintendance de tel ingénieur ou autre officier que le conseil désignera, et de telle manière que le conseil prescrira; le conseil pourra aussi prescrire et désigner les endroits où devront être plantés les poteaux dans la municipalité; et la surface de la rue sera, dans tous les cas, remise autant que possible dans son premier état par la compagnie et à ses frais;

Approbation de la municipalité.

(h.) Nul acte du parlement astreignant la compagnie, si l'on découvre un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de continuer à poser ses fils sur poteaux dans les cités, villes ou villages incorporés, ne sera censé être une violation des

La compagnie pourra être obligée de poser ses fils sous terre.

privileges conférés par le présent acte ; et la compagnie n'aura pas droit à des dommages intérêts pour ce fait ;

Les ouvriers porteront des insignes.

(i.) Nul ne travaillera à l'érection ou la réparation d'aucune ligne ou d'aucun instrument de la compagnie sans porter, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, une médaille ou un insigne sur lequel seront lisiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen duquel on puisse facilement le retrouver ;

Protection des droits des particuliers.

(j.) Rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie, ses employés, ouvriers ou agents, à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire, entretenir ou réparer quelqu'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété ;

Enlèvement des fils ou poteaux.

(k.) Si, pour l'enlèvement de bâtiments ou l'usage des chemins publics, grandes routes ou rues, il devient nécessaire que les dits fils ou poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, il sera du devoir de la compagnie, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable par écrit donné par toute personne qui voudra les faire enlever, d'enlever ces fils ou poteaux ; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, toute telle personne pourra les enlever aux frais de la compagnie, en ne faisant aucun dommage inutile ; cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où l'on voudra faire enlever ces fils ou poteaux, ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit au dit bureau central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle ces fils ou poteaux devront être enlevés.

Avis à la compagnie.

Arrangements d'exploitation avec d'autres compagnies.

16. La compagnie pourra faire des arrangements avec toute autre compagnie de télégraphe ou de téléphone, pour l'échange et la transmission de dépêches ou messages, ou pour l'exploitation totale ou partielle des lignes de la compagnie.

Délai de construction du chemin de fer, etc.

17. Les chemins de fer et entreprises dont la construction et l'exécution sont autorisées par les dits actes précités et le présent acte devront, nonobstant tout ce que contient le chapitre cinquante-sept des Statuts de 1895, être terminés dans les cinq ans de la sanction du présent acte ; autrement les pouvoirs conférés par les dits actes et par le présent seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toutes les parties des dits chemins de fer et entreprises qui resteront alors inachevées.

ANNEXE.

LE PRÉSENT CONTRAT, fait et passé le quinzisième jour de juillet de l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-seize, entre la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, de première part, et la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, de seconde part :—

Considérant que la partie de première part a été dûment constituée en corporation par un acte du parlement du Canada, 54-55 Victoria, chapitre quatre-vingt-treize, intitulé : *Acte fusionnant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound et la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Renfrew, sous le nom de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound*, et qu'elle a été autorisée à tracer, construire et exploiter une ligne de chemin de fer à simple ou double voie, partant de quelque point de ou près la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, et allant jusqu'au village d'Arnprior, dans le comté de Renfrew, et de là, en passant par Braeside, au village de Renfrew, dans le comté de Renfrew ; de là au village d'Eganville, en passant par les townships de Horton, Admaston et Grattan ; de là à Killaloe, et de là, à travers les districts de Nipissingue et de Parry-Sound, jusqu'à quelque point sur la baie Georgienne au village ou près du village de Parry-Sound, ainsi qu'il appert par le dit acte ;

Et considérant qu'en vertu des dispositions du dit acte, des actions du capital social de la partie de première part, au montant de \$3,519,500, ont été régulièrement réparties et émises, et qu'il a été versé \$3,191,600 à compte de ces actions ;

Et considérant que les personnes dénommées dans la première cédule du présent contrat sont les actionnaires de la dite partie de première part, possédant des actions du dit capital social de la partie de première part aux montants et avec les versements respectivement inscrits en regard de leurs noms respectifs ;

Et considérant que la partie de première part a vigoureusement poussé la construction de sa ligne de chemin de fer telle qu'autorisée par le dit acte, et que la dite ligne est maintenant construite depuis un point dans la cité d'Ottawa jusqu'au lac de la Cache, situé dans le township de Canisbay, dans le district de Nipissingue, sur une distance d'environ cent soixante-quatre milles et un quart, et qu'elle a été dûment inspectée et approuvée par l'officier compétent à cet effet du gouvernement du Canada et de la province d'Ontario ;

Et considérant que la position de la dite ligne de chemin de fer s'étendant vers l'ouest depuis le lac de la Cache, dans le township de Canisbay susdit, jusqu'à Scotia, dans le township de Perry, dans le district de Parry-Sound, distance d'environ quarante-sept milles et un quart, a été tracée et donnée à l'entreprise, et qu'elle est près d'être terminée ;

Et considérant que la portion de la ligne de la partie de première part qui s'étend depuis Rose-Point, dans le district de Parry-Sound, et traverse l'île Parry, jusqu'à Depot-Harbour,

distance de quatre milles, a été tracée, donnée à l'entreprise et est près d'être terminée ;

Et considérant que l'actif de la partie de première part est spécifié et énoncé dans la seconde cédula annexée au présent contrat ;

Et considérant que la partie de première part est convenue et s'est engagée d'émettre (en conformité des pouvoirs qui lui sont conférés par le dit acte constitutif) et remettre à John R. Booth, des obligations et débetures portant première hypothèque au montant de \$4,050,000, portant intérêt au taux de cinq pour cent par année, à compter de la date de la dite convention de les émettre respectivement, laquelle obligation sera assumée et dûment remplie par la compagnie fusionnée ;

Et considérant que la partie de seconde part a été dûment constituée en corporation par un acte de la législature de la province d'Ontario, 48 Victoria, chapitre 78, intitulé : "*An Act to incorporate the Parry Sound Colonization Railway Company*," lequel acte a été modifié sous différents rapports par les actes suivants dûment passés par la législature de la province d'Ontario et formant le chapitre 73 de 51 Victoria, intitulé : "*An Act to amend the Act incorporating the Parry-Sound Colonization Railway Company*," aussi le chapitre 123 de 53 Victoria, intitulé : "*An Act to amend the Act incorporating the Parry-Sound Colonization Railway Company*," aussi le chapitre 92 de 54 Victoria, intitulé : "*An Act to amend the Act to incorporate the Parry Sound Colonization Railway Company*," aussi le chapitre 95 de 56 Victoria, intitulé : "*An Act to amend the Act incorporating the Parry Sound Colonization Railway Company*," ainsi qu'on le verra plus clairement en consultant les dits différents actes modificateurs, et par lequel dit acte constitutif et les dits différents actes qui le modifient, la dite partie de seconde part a été autorisée à tracer, construire, achever, équiper et exploiter une ligne de chemin de fer à simple ou double voie depuis quelque point de la ville de Parry-Sound jusqu'à un point de ou près de Scotia, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans le township d' Armour, ces deux points étant dans le dit district de Parry-Sound, ainsi qu'on le verra plus clairement en consultant le dit acte et les différents actes qui le modifient ;

Et considérant qu'en conformité des dispositions du dit acte constitutif, formant le chapitre 78 de 48 Victoria, des actions du capital social de la partie de seconde part, au montant de \$200,000, ont été régulièrement réparties et émises, et qu'il a été versé \$184,700 à compte de ces actions ;

Et considérant que les personnes dénommées dans la troisième cédula du présent contrat sont les actionnaires de la dite partie de seconde part, possédant des actions du dit capital social de la dite partie de seconde part pour les montants et avec les versements respectivement inscrits en regard de leurs noms respectifs ;

Et considérant que la partie de seconde part a vigoureusement poussé la construction de sa voie ferrée et qu'elle est main-

tenant construite depuis Scotia susdit jusqu'à Rose-Point, distance de quarante-sept milles trois quarts, sur les eaux de Parry-Sound, et que les travaux exécutés ont été dûment inspectés et approuvés par l'officier compétent à cet effet du gouvernement du Canada et de la province d'Ontario ;

Et considérant que l'actif de la partie de seconde part est spécifié dans la quatrième cédule annexée au présent contrat ;

Et considérant que la partie de seconde part a, en conformité des pouvoirs conférés par les dits actes, dûment émis des obligations de la dite compagnie au montant de \$960,000, lesquelles obligations et l'intérêt échu sur elles appartiennent à et sont maintenant légalement détenues par John Rudolphus Booth, qui est partie consentante au présent contrat ;

Et considérant que les dites parties de première et de seconde parts sont convenues de réunir et fusionner les dites deux compagnies en une seule, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound," tel que prévu par le chapitre 93 de 54-55 Victoria, et le chapitre 92 de 54 Victoria tel que modifié par le chapitre 95 de 56 Victoria, aux termes et conditions ci-après stipulés, et à la condition qu'une demande serait faite au parlement du Canada pour en obtenir un acte ratifiant le dit contrat de fusion et la constitution en corporation de la compagnie ainsi fusionnée, et les nouveaux pouvoirs au sujet de télégraphes et de téléphones qui seront jugés opportuns :

A ces causes, le présent contrat fait foi que les dites parties aux présentes de première et de seconde parts conviennent mutuellement par les présentes qu'elles, les dites parties de première et de seconde parts, seront à jamais et sont par les présentes réunies et fusionnées en une seule compagnie, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound."

Le capital social de la dite compagnie fusionnée n'excédera pas \$4,200,000, et sera divisé en 42,000 actions de \$100 chacune.

Chacun des dits actionnaires des dites parties de première et de seconde parts, dénommés aux première et troisième cédules annexées aux présentes, deviendront et sont par les présentes déclarés être actionnaires de la dite compagnie fusionnée pour le nombre d'actions inscrites en regard de leurs noms respectifs aux dites première et troisième cédules annexées aux présentes ; et sur toutes ces actions respectivement, les mêmes montants respectifs seront censés avoir été dûment versés tel qu'indiqué aux dites cédules ; et les dits actionnaires et toutes les personnes qui deviendront ci-après actionnaires de la dite compagnie fusionnée seront et sont par les présentes constitués en corps politique et corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound ;" et la dite compagnie fusionnée aura, possédera, construira et exploitera toutes et chacune des lignes de chemins de fer et embranchements, travaux et constructions qui sont mentionnés ou décrits ou supposés l'être dans chacun des dits actes constitutifs

précités, et dans chacun des dits différents actes qui les modifient respectivement.

Que Charles Jackson Booth, John Frederick Booth, Claude McLachlin, Francis McDougal, William Anderson, Neil McIntosh et James Arthur Seybold, mentionnés dans la première ou la troisième cédula susdites, seront et sont par les présentes constitués les premiers directeurs de la dite compagnie fusionnée, et resteront en charge comme tels jusqu'à ce que d'autres aient été élus par les actionnaires à la première assemblée générale annuelle de la dite compagnie fusionnée.

Que le nombre des directeurs de la dite compagnie fusionnée sera fixé à sept.

Que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la dite compagnie fusionnée, pour l'élection des directeurs et autres fins générales, aura lieu le dernier mardi de septembre de chaque année, et que le mode de convocation et le lieu de cette assemblée générale et aussi des assemblées générales spéciales seront réglés par les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* (Canada).

Que la dite compagnie fusionnée sera et est par les présentes revêtue et pourra avoir, posséder, exercer et jouir de tous les droits, immunités, pouvoirs et privilèges, et de tous les biens, propriétés, droits et créances des dites compagnies, parties de première et de seconde parts, et de chacune d'elles, que ces compagnies et chacune d'elles, les dites parties de première et de seconde parts, ont, possèdent, dont elles jouissent ou qu'elles peuvent avoir ou exercer en vertu des dits divers actes tant du parlement du Canada que de la législature d'Ontario, concernant les dites parties de première et de seconde parts respectivement, non incompatibles avec le présent; et spécialement, sans restreindre la généralité des termes précédents, la dite compagnie fusionnée aura et est par les présentes revêtue et déclarée jouir de tous les biens et propriétés, immunités, droits et créances des dites parties de première et de seconde parts respectivement mentionnés aux seconde et quatrième cédules ci-annexées. Et la dite compagnie fusionnée aura plein pouvoir de se fusionner et de conclure des marchés ou conventions pour vendre, transporter ou louer le chemin de fer fusionné, ou aucune de ses parties, ou pour l'exploitation du dit chemin de fer fusionné ou aucune de ses parties, avec ou à toute compagnie ou toutes compagnies actuellement constituées ou qui le seront à l'avenir en Canada ou en dehors du Canada, par acte ou contrat fait et passé par les compagnies qui se fusionneront ou conviendront comme susdit, de la manière et aux termes et conditions et sous le nom qui seront convenus entre elles; et dans le cas de fusion, cette nouvelle compagnie fusionnée aura, après la signature de l'acte ou contrat de fusion, tous les droits, pouvoirs et privilèges de l'une ou l'autre et de chacune des dites compagnies parties à la fusion, et sera investie de toutes les immunités, biens et propriétés, et sera assujétie à toutes les obligations et à tous les engagements des dites compagnies parties à la fusion.

Que la dite compagnie fusionnée sera responsable de toutes les dettes légalement existantes, et sera tenue de remplir les devoirs et engagements de chacune des dites parties de première et de seconde parts; et nulles procédures d'une nature quelconque instituées par ou contre les dites compagnies ainsi fusionnées, ou l'une ou l'autre d'entre elles, ne seront annulées ou discontinuées à raison du présent contrat, mais elles seront continuées jusqu'à leur résultat final et ordinaire tout comme si le dit contrat n'eût jamais été passé; et s'il est rendu quelque jugement à la suite de ces procédures, ce jugement liera la compagnie fusionnée et sera exécutoire contre elle, ou lui profitera et sera exécuté en sa faveur, selon le cas.

La compagnie fusionnée formée par les présentes aura tous les pouvoirs et autorisations conférés par les différents actes constitutifs ou les dits différents actes qui les modifient respectivement, d'émettre des obligations hypothécaires et des débetures jusqu'à concurrence de \$25,000 par mille du chemin de fer fusionné et de ses embranchements, et elles constitueront une charge sur la totalité du dit chemin de fer fusionné.

Tous les transferts et actes, s'il en est, nécessaires pour l'exécution ultérieure de ce contrat et de la fusion faite ou projetée par les présentes, seront signés par les deux parties aux présentes.

En foi de quoi la dite partie aux présentes de première part y a apposé son sceau de corporation par l'entremise de ses président et secrétaire-trésorier, et la partie de seconde part y a apposé son sceau de corporation par l'entremise de ses président et secrétaire-trésorier, les jour et an ci-dessus en premier lieu mentionnés.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'OTTAWA,
ARNPRIOR ET PARRY-SOUND,

PAR C. J. BOOTH, [L.S.]

Président.

A. W. FLECK,

Secrétaire.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE PARRY-SOUND,

PAR C. J. BOOTH, [L.S.]

Président.

A. W. FLECK,

Secrétaire.

Signé, scellé et délivré }
en présence de }
JOHN CHRISTIE. }

CÉDULE N^o 1.

*Actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa,
Arnprior et Parry-Sound.*

Noms.	Actions souscrites.	Valeur.	Somme versée.
J. R. Booth.....	33,810	\$3,384,000 00	\$3,099,600 00
C. J. Booth.....	100	10,000 00	1,000 00
J. F. Booth.....	100	10,000 00	1,000 00
N. McIntosh.....	40	4,000 00	400 00
Wm. Anderson.....	40	4,000 00	400 00
A. W. Fleck.....	5	500 00	50 00
J. A. Seybold.....	20	2,000 00	200 00
E. J. Chamberlin.....	40	4,000 00	4 0 00
E. Honeywell.....	15	1,500 00	1,500 00
Chas. Mohr.....	20	2,000 00	200 00
C. McLachlin.....	200	20,000 00	20,000 00
H. F. McLachlin.....	215	21,500 00	21,500 00
Corporation d'Arnprior.....	300	30,000 00	30,000 00
E. Mohr.....	25	2,500 00
Galetti Whyte.....	5	500 00	500 00
Geo. Whyte.....	20	2,000 00	200 00
Comtés unis de Hagarty, Sherwood Jones, Richards et Burns.....	20	2,000 00	2,000 00
S. R. Poulin.....	60	6,000 00	6,000 00
H. Fitzpatrick.....	60	6,000 00	6,000 00
Jno. Ferguson.....	40	4,000 00	400 00
Geo. H. Perley.....	20	2,000 00	200 00
W. H. Berry.....	10	1,000 00	50 00
Total.....	35,195	\$3,519,500 00	\$3,191,600 00

Témoin :

JOHN CHRISTIE.

C. J. BOOTH,
Président.

A. W. FLECK,
Secrétaire.

CÉDULE N^o 2.

Le droit de passage, la chaussée, les traverses, lisses, raccor-
dements, ponts, locomotives, wagons, matériel roulant, outil-
lage, outils, équipement, relevés, plans, télégraphes, téléphones
et fournitures, terrains, tènements, immeubles, effets, biens
meubles, droits, immunités et subventions non-payées.

Témoin :

JOHN CHRISTIE.

C. J. BOOTH,
Président.

A. W. FLECK,
Secrétaire.

CÉDULE N^o 3.

Actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

Noms.	Actions souscrites.	Valeur.	Somme versée.
		\$	
F. McDougal.....	10	1,000 00	100 00
John Christie.....	10	1,000 00	100 00
C. J. Booth.....	50	5,000 00	500 00
Win. Anderson.....	10	1,000 00	100 00
J. R. Booth.....	1,850	185,000 00	183,200 00
G. B. Green.....	10	1,000 00	100 00
P. McCurry.....	10	1,000 00	100 00
A. J. Campbell.....	10	1,000 00	100 00
R. Dulmage.....	10	1,000 00	100 00
J. F. Booth.....	10	1,000 00	100 00
J. A. Seybold.....	10	1,000 00	100 00
N. McIntosh.....	10	1,000 00	100 00
Total.....	2,000	\$200,000 00	\$184,700 00

CÉDULE N^o 4.

Le droit de passage, la chaussée, les traverses, lisses, raccords, ponts, locomotives, wagons, matériel roulant, outillage, outils, équipement, relevés, plans, télégraphes, téléphones et fournitures, terrains, tènements, immeubles, effets, biens meubles, droits, immunités et subventions non-payées.

Témoin :

JOHN CHRISTIE.

C. J. BOOTH,
Président.

A. W. FLECK,
Secrétaire.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 9.

Acte concernant le chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara a demandé, par sa requête, qu'il soit passé un acte à l'effet de modifier, ainsi que ci-après mentionné, les actes relatifs à la compagnie, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

Préambule.

1. La compagnie pourra, du consentement des porteurs d'obligations de la compagnie maintenant en circulation, constatée et attestée de la manière ci-après prescrite, émettre des obligations ou débentures, qui seront désignées comme obligations portant première hypothèque, jusqu'à concurrence de cinquante mille piastres; et ces obligations ou débentures auront priorité sur toutes autres obligations, débentures ou actions-débentures jusqu'ici émises par la compagnie, et constitueront une première charge privilégiée sur la compagnie et sur toutes ses immunités, son entreprise, ses droits, péages, revenus, recettes et propriétés foncières et mobilières; pourvu que la cité de Sainte-Catherine ait la faculté de donner ce consentement au nom des porteurs de toutes obligations de la compagnie maintenant en circulation qui ont été garanties par la dite cité, et tout consentement ainsi donné par la dite cité liera les porteurs de ces obligations en circulation ainsi garanties.

Emission d'obligations privilégiées.

Proviso.

2. Les dites actions privilégiées portant première hypothèque porteront intérêt à un taux n'excédant pas six pour cent par année; et la compagnie pourra les garantir par un acte d'hypothèque fait de la manière prescrite par l'*Acte des chemins de fer* et contenant un pouvoir de vendre, en cas de défaut, le chemin de fer, y compris l'entreprise et toutes les immunités, les droits et propriétés de la compagnie hypothéqués pour la garantie de ces obligations.

Intérêt sur les obligations.

Emploi des obligations.

3. Les produits des dites obligations portant première hypothèque, lorsqu'elles seront émises, seront employés à réparer, terminer et équiper la portion de la dite ligne de chemin de fer qui est déjà construite et en exploitation.

Augmentation du capital social.

4. Le capital social de la compagnie est par le présent augmenté et déclaré être porté à un million six cent mille piastres, et consistera, nonobstant tout ce que contient l'*Acte des chemins de fer*, en trente-deux mille actions de cinquante piastres chacune.

Embranchement.

5. La compagnie pourra aussi construire, équiper et exploiter une ligne d'embranchement entre sa tête de ligne à Sainte-Catherine et quelque point sur le chemin de fer de Toronto à Hamilton et Buffalo au village ou à l'est du village de Smithville, dans le comté de Lincoln.

Délais de construction.

6. Le délai fixé par les différents actes concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara pour le commencement des embranchements autorisés par les dits actes ou aucun d'entre eux, est par le présent prorogé de deux ans à compter de la sanction du présent acte, et le délai fixé pour l'achèvement de la ligne-mère et des dits embranchements est par le présent prorogé de cinq ans à compter de la sanction du présent acte ; et l'embranchement dont la construction est autorisée par le présent acte sera commencé dans les deux ans et terminé dans les cinq ans de la sanction du présent acte ; et si les dits chemin de fer et embranchements ne sont pas commencés et terminés dans les délais ci-dessus mentionnés, les pouvoirs conférés à l'égard de leur construction seront périmés, nuls et de nul effet quant à tout ce qui n'en sera pas alors achevé.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 10.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que par un acte de la législature de la province de Québec, chapitre soixante-douze des Statuts de 1894, la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud a été constituée en corporation ; et considérant que le chemin de fer de la dite compagnie est une entreprise à l'avantage général du Canada, et que la dite compagnie a, par sa requête, demandé de devenir un corps politique et corporation de chemin de fer sous le contrôle législatif du parlement du Canada ; et considérant que par sa dite requête la dite compagnie demande une extension des pouvoirs à elle conférés par le dit acte de la législature de Québec, et qu'il est à propos d'accéder à sa demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :—

Préambula.
Qué., 1894,
c. 72.

1. L'entreprise de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, compagnie constituée en corporation par le chapitre soixante-douze des Statuts de 1894 de la province de Québec, et ci-après appelée "la compagnie," est par le présent déclarée être une entreprise d'un avantage général pour le Canada.

Déclaration.

2. La compagnie, telle qu'elle est maintenant organisée et constituée en vertu du dit acte de la province de Québec, est par le présent déclarée corps politique et corporation sous le contrôle législatif du parlement du Canada, et le présent acte et l'Acte des chemins de fer s'appliqueront à la compagnie et à son entreprise, au lieu du dit acte de la province de Québec et de l'Acte des chemins de fer de Québec ; pourvu que rien dans le présent article n'affecte rien de ce qui a été fait, ni aucun droit ou privilège acquis, ou aucune obligation contractée sous l'empire du dit acte de la province de Québec avant la sanction du présent acte ; et la compagnie continuera d'exercer tous ces droits et privilèges et continuera d'être assujétie à toutes ces obligations.

Constitution.

Capital social. **3.** Le capital social de la compagnie sera d'un million de piastres.

Capital autorisé par l'acte de Québec sensé le même. **4.** Le capital social de la compagnie autorisé par la législation de la province de Québec sera censé être le même que le capital mentionné à l'article trois du présent acte, et rien de contenu au présent acte ne préjudiciera au droit de qui que ce soit à des actions du dit capital social.

Bureau principal. **5.** Le bureau principal de la compagnie sera établi en la cité de Montréal.

Assemblée annuelle. **6.** L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le troisième jeudi de septembre de chaque année.

Nombre de directeurs. **7.** A cette assemblée, les actionnaires réunis qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions éliront sept personnes comme directeurs de la compagnie ; et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés par la compagnie ; et la compagnie pourra, par un règlement, réduire le nombre de ses directeurs à cinq.

Ligne du chemin de fer décrite. **8.** La compagnie pourra tracer, construire, exploiter et mettre en opération, au moyen de la vapeur et autrement, une ligne de chemin de fer à simple ou double voie, d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis et à partir de la ville de Lévis, vis-à-vis de Québec, et allant dans la direction du sud-ouest et passant à travers les comtés de Lévis, Lotbinière, Nicolet, Yamaska, Richelieu, Verchères, Chambly, Laprairie, Château-guay et Beauharnois, jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer du Canada Atlantique à ou près Valleyfield.

Élévateurs. **9.** La compagnie pourra construire tous élévateurs et entrepôts qui pourront être nécessaires à l'exploitation des affaires de la compagnie.

Lumières sur les ponts. **10.** Depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, durant la saison de navigation, la compagnie tiendra constamment des lumières convenables sur les piles de tous ponts construits sur des eaux navigables, afin de guider les navires qui approcheront de ces ponts.

Emission d'obligations. **11.** La compagnie pourra émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt mille piastres par mille du chemin de fer et de ses embranchements ; et ces obligations, débentures ou autres valeurs ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur de chemin de fer alors construite ou dont la construction sera donnée à l'entreprise.



60 VICTORIA.

CHAP. II.

Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier l'acte constitutif de la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne a demandé par sa requête que son acte constitutif soit remis en vigueur et modifié ainsi qu'il est ci-après énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

Préambule.

1. L'acte constitutif de la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, formant le chapitre cent trois des Statuts de 1894, est par le présent remis et déclaré en vigueur.

1894, c. 103,
remis en vi-
gueur.

2. L'article trois du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

Art. 3 rem-
placé.

3. McLeod Stewart, Alex. McLean, Joseph Kavanagh, Alexander Hervey Taylor, Francis McDougal, David MacLaren, George Patrick Brophy, l'honorable Francis Clemow, William Cameron Edwards, William Hutchison, Napoléon Antoine Belcourt, de la cité d'Ottawa, Thomas Mackie, de Pembroke, James B. Klock, de Klock's-Mills, Claude McLachlin, d'Arnprior, Charles Ramsay Devlin, d'Aylmer, William John Poupore, de Morrisburg, Archibald Foster et William Murray, de Pembroke, et James Joseph O'Connor, de Port-Arthur, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne,"—(*The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company*),—ci-après appelée "la compagnie."

Constitution.

3. L'article six du dit acte est par le présent modifié par la substitution du mot "sept" au mot "vingt," dans la première ligne.

Art. 6 modifié.

Art. 8 modifié. 4. L'alinéa coté (a) de l'article huit du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“(a.) Tracer, construire, entretenir et exploiter un canal ou des canaux partant de quelque point au pied ou près du pied des chutes de la Chaudière, sur la rivière Ottawa, par voie de la rivière Ottawa, ou, alternativement pour une partie de la route située entre le lac des Chats et cette partie de la rivière Ottawa connue sous le nom de rivière Creuse, depuis un point en aval de Portage-du-Fort, sur l'Ottawa, par la voie du lac et de la rivière aux Rats-musqués et la rivière Ottawa, jusqu'à la tête de l'île des Allumettes, et de là par voie de la rivière Ottawa, la rivière Mattawa, le lac Talon, le lac de la Tortue, le lac à la Truite, le lac Nipissingue et la rivière des Français, jusqu'à quelque point sur la baie Georgienne ou le lac Huron, le dit canal ou les dits canaux devant être de dimensions suffisantes pour créer un chenal navigable d'au moins neuf pieds de profondeur entre les points extrêmes ci-dessus mentionnés.”

Art. 44 remplacé.

5. L'article quarante-quatre du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

Délai de construction.

“44. Si la construction des canaux par le présent autorisés, ou de quelqu'un d'entre eux, n'est pas commencée, et s'il n'y est pas dépensé cinquante mille piastres, le ou avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, ou si les dits canaux ne sont pas terminés et en exploitation dans les huit ans qui suivront le dit premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute les parties des dits canaux et travaux qui resteront alors inachevés.”

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 12.

Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier les actes concernant la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié a demandé, par sa requête, que les actes concernant la compagnie soient remis en vigueur et modifiés ainsi que ci-après énoncé, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Sans préjudice aux dispositions du présent acte, l'Acte 1894, c. 104, *constituant en corporation la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié*, formant le chapitre cent quatre des Statuts de 1894, et l'Acte modifiant l'acte constitutif de la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié, formant le chapitre soixante-quinze des Statuts de 1895, sont par le présent remis et déclarés en vigueur, et le délai fixé pour le commencement *bonâ fide* de la construction du canal autorisée par les dits actes, est par le présent prorogé de deux ans, et le délai fixé pour son achèvement sera de cinq ans à compter de la sanction du présent acte ; et si la construction du dit canal n'est pas commencée et terminée dans les délais ci-dessus spécifiés, les pouvoirs conférés par les dits actes et le présent acte, autorisant l'exécution des dits travaux, seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute la partie du dit canal qui restera alors inachevée.

Délais prorogés.

2. L'article trois du dit acte de 1894 est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

3. William C. Baxter, de la cité de Minnéapolis, dans l'Etat du Minnesota, D. Farrand Henry, de la cité de Détroit, dans l'Etat du Michigan, Hervey A. Olney, de Saltash, Cornwall, Angleterre, Reginald Boulton, de la cité de Toronto, David Tisdale, de la ville de Simcoe, dans la province d'Ontario, et C. A. Youmans, de la ville de Neillsville, dans l'Etat du Wisconsin,

1894, c. 104, art. 3 remplacé.

Constitution.

consin, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié,"—(*The St. Clair and Erie Ship Canal Company*,)—ci-après appelée la 'compagnie.' "

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de
Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 13.

Acte constituant en corporation la Compagnie de pont et de force Mather.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT qu'il a été présenté une requête demandant Préambule.
la constitution en corporation d'une compagnie pour construire et exploiter un pont sur la rivière Niagara, pour des fins de chemins de fer et autres, ainsi que ci-après énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. L'honorable Richard Harcourt, de la ville de Welland, Constitution.
dans le comté de Welland, Thomas Dalziel Cowper, du même lieu, Alonzo C. Mather, de la cité de Chicago, dans l'Etat de l'Illinois, l'un des Etats-Unis, Samuel Lount, de la ville de Barrie, dans le comté de Simcoe, John Flett, de la cité de Toronto, dans le comté d'York, et George Hope Bertram, du même lieu, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie de pont et de force Mather,"—(*The Mather Bridge and Power Company*,)—ci-après appelée "la compagnie." Nom corporatif.

2. L'Acte des chemins de fer et les actes qui le modifient 1888, c. 29.
s'appliqueront autant que possible à la compagnie et à son entreprise.

3. La compagnie pourra ériger, construire, achever et Autorisation de construire un pont.
entretenir, exploiter, gérer et utiliser un pont sur la rivière Niagara, pour des fins de chemins de fer et autres, et pour le passage des piétons et véhicules, chars et voitures mus ou tirés par la force électrique ou toute autre force motrice, avec tous abords ou avenues nécessaires, entre quelque point convenable en Canada, dans ou près le village de Fort-Erié, dans le comté de Welland, et quelque point de la cité de Buffalo, dans l'Etat de New-York, l'un des Etats-Unis, mais de manière à ne pas nuire à la navigation ; et elle pourra relier le dit pont à Utiliser les eaux de la rivière.
tout

Construire des voies ferrées. tout chemin de fer ou tramway dans le dit Etat, et pourra aussi, afin de développer et contrôler la force hydraulique de la rivière Niagara, utiliser les eaux de cette rivière ainsi que ci-après prévu; et elle pourra aussi construire, entretenir et exploiter une voie ou des voies de chemins de fer sur le dit pont pour le passage des locomotives, wagons et chars urbains mus par toute force quelconque, et construire une voie ou des voies de pas plus de six milles de longueur et de la largeur réglementaire comme avenues du dit pont, et pourra faire circuler des trains, wagons et chars urbains sur les dites avenues et sur le dit pont au moyen de toute force motrice, et les raccorder à d'autres chemins de fer; mais la compagnie ne commencera pas les travaux effectifs de construction du dit pont, ni l'exercice des pouvoirs ci-dessus conférés (sauf tel que ci-après prévu), avant que le Congrès des Etats-Unis, ou la législature de l'Etat de New-York, n'ait adopté un acte autorisant ou approuvant l'établissement d'un pont sur la dite rivière; néanmoins, la compagnie pourra, dans l'intervalle, acquérir des terrains, soumettre ses plans au Gouverneur en conseil, et faire toutes autres choses autorisées par le présent acte.

Approbation du Congrès des Etats-Unis.

Peut acquérir des terrains.

Péages. 4. Le tarif des péages qui pourront être imposés pour le passage des piétons, chars urbains, voitures et autres véhicules devra, avant d'être imposé, être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil, qui pourra le changer et modifier à volonté; mais la compagnie pourra toujours le réduire; et une pancarte indiquant le tarif des péages autorisés sera toujours affichée dans un endroit bien en vue sur le dit pont.

Avis des péages.

Bureau central. 5. Le bureau central de la compagnie sera établi au village de Fort-Erié, dans le comté de Welland.

Coopération d'une autre compagnie. 6. La compagnie pourra, avec l'approbation des deux tiers des votes des actionnaires à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée dans le but d'en délibérer, à laquelle seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social, et après avoir obtenu la sanction du Gouverneur en conseil de la manière prescrite par l'article deux cent trente-neuf de l'Acte des chemins de fer, et sauf les dispositions du présent acte,—

Aux Etats-Unis. (a.) S'unir avec toute autre compagnie constituée sous l'empire des lois de l'Etat de New-York ou des Etats-Unis, pour la construction du pont et de ses avenues, et pour les entretenir, exploiter, gérer et utiliser; et elle pourra conclure toute convention avec cette compagnie au sujet de la construction, de l'entretien, de la gestion et de l'usage du dit pont et de ses avenues et dépendances;

Au Canada. (b.) S'unir avec toute autre compagnie constituée sous l'empire des lois du Canada ou de la province d'Ontario, ou avec tout corps incorporé, pour la construction du dit pont et de ses avenues, et pour les entretenir, exploiter, gérer et utiliser; et elle

elle pourra conclure toute convention avec cette compagnie ou corporation au sujet de leur construction, entretien, gestion et usage.

7. Aussitôt que le pont sera terminé et prêt pour la circulation, les trains de tous les chemins de fer et tramways qui s'y raccorderont au Canada ou aux États-Unis, actuellement construits ou qui le seront à l'avenir, ainsi que tous les trains et wagons de toutes les compagnies dont les lignes se raccorderont à celle de toute compagnie se raccordant ainsi avec le dit pont et ses avenues, auront égalité de droits et de privilèges dans le passage du dit pont, de manière qu'aucune différence ou préférence dans le passage du dit pont et de ses avenues, ni dans le tarif pour le transport, ne soit faite en faveur ou au détriment d'aucun chemin de fer ou tramway dont les trains ou le trafic passeront sur le dit pont.

Droits égaux de tous les trains de chemins de fer.

8. Dans le cas de désaccord au sujet des droits d'une compagnie de chemin de fer ou de tramway dont les trains ou le trafic traverseront le pont, ou au sujet des prix à exiger à cet égard, le différend sera jugé par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ainsi que le prescrit l'Acte des chemins de fer.

Différends, comment réglés.

9. L'honorable Richard Harcourt, Thomas Dalziel Cowper, Alonzo C. Mather, Thomas Flett et Samuel Lount, sont par le présent constitués directeurs provisoires de la compagnie.

Directeurs provisoires.

10. Le capital social de la compagnie sera de deux millions de piastres, et les directeurs pourront faire des appels de versements de temps à autre, selon qu'ils le jugeront nécessaire ; mais nul appel ne devra excéder dix pour cent des actions souscrites.

Capital social

11. L'assemblée générale annuelle des actionnaires aura lieu le premier lundi de septembre de chaque année.

Assemblée annuelle.

12. A cette assemblée, les souscripteurs au fonds social réunis, qui auront opéré tous les versements échus sur leurs actions, éliront cinq personnes comme directeurs de la compagnie, et l'un ou plusieurs de ces directeurs pourront être salariés par la compagnie.

Election de directeurs.

13. La compagnie pourra construire et entretenir une ou plusieurs travées (qui pourront, ainsi que ci-après prévu, être continuées pour former un pont sur la dite rivière,) jusqu'à la frontière internationale dans la dite rivière, à un point du village ou près du village de Fort-Erié susdit, mais de manière à ne pas nuire à la navigation ; et dans le but de développer, contrôler et utiliser la force hydraulique de la rivière Niagara, elle pourra construire, ériger et entretenir sous celles de ces travées que le Gouverneur en conseil approuvera ainsi que ci-après prévu, une turbine ou des turbines de pas plus de deux

Pourra construire des travées jusqu'à la frontière.

Et utiliser la force hydraulique de la rivière.

cents pieds de longueur et de quarante pieds de diamètre, actionnées par les eaux de la dite rivière, et pourra poser et entretenir sur ou sous le dit pont, et la travée ou les travées, des fils, câbles et tous autres mécanismes et appareils pour la génération et transmission de l'électricité et autre force motrice ; et elle pourra passer des contrats avec toutes personnes ou compagnies pour leur usage.

Approbation
du Gouver-
neur en con-
seil.

14. La compagnie ne commencera pas le dit pont ou la travée ou les travées, ni aucun ouvrage en dépendant, avant qu'elle n'ait démontré au Gouverneur en conseil que le pont ou la travée ou les travées, ni aucun ouvrage en dépendant, ne nuiront pas sensiblement à la navigation, ni avant qu'elle n'ait soumis au Gouverneur en conseil des plans de ce pont et des travées, et de tous les travaux projetés en dépendant, ni avant que les plans et l'emplacement de ce pont et de cette travée ou ces travées n'aient été approuvés par le Gouverneur en conseil, et qu'elle ne se soit conformée aux conditions qu'il jugera à propos, dans l'intérêt public, d'imposer au sujet du dit pont, des dites travées et des dits travaux ; et ces conditions énonceront aussi par quels moyens et jusqu'à quel point les eaux de la dite rivière pourront être utilisées comme force hydraulique ; et ces plans ne pourront être modifiés, et l'on ne pourra s'en écarter, qu'avec la permission du Gouverneur en conseil et aux conditions qu'il imposera ; pourvu toujours que, du coucher au lever du soleil, pendant la saison de navigation, des lumières convenables soient entretenues sur le dit pont et les dites travées pour guider les navires qui en approcheront.

Lumières sur
le pont.

Le Gouver-
neur en conseil
peut imposer
des condi-
tions.

15. Les privilèges par le présent conférés, et leur usage et jouissance légitimes, seront toujours assujétis aux conditions que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre imposer, y compris, entre autres, le paiement d'un loyer annuel ou d'une proportion des recettes brutes pour ces privilèges.

Emission
d'obligations.

16. La compagnie pourra émettre des obligations, dében- tures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de deux millions de piastres, pour aider aux constructions mentionnées au présent acte, et elles seront garanties par un acte d'hypothèque ; et cet acte d'hypothèque pourra porter que tous péages et recettes provenant de l'usage du pont par d'autres corporations ou personnes seront spécialement engagés et affectés comme garantie de ces obligations, et porter aussi que la compagnie aura à payer aux dépositaires de l'hypothèque des droits et péages semblables à ceux fixés pour l'usage du pont par les corporations du même genre, lesquels droits et péages seront aussi affectés à la garantie des obligations.

Délai de cons-
truction.

17. Les travaux par le présent autorisés seront commencés dans les deux ans après que l'exécutif des Etats-Unis aura autorisé et approuvé la construction du dit pont, et ils seront terminés dans les cinq ans qui suivront, sans quoi les pouvoirs

par le présent conférés seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute la partie de l'entreprise qui restera alors inachevée ; pourvu, néanmoins, que si cette autorisation n'est pas obtenue dans les cinq ans de la sanction du présent acte, les pouvoirs conférés à l'égard de l'exécution des travaux par le présent autorisés seront périmés, nuls et de nul effet.

Délai limité pour l'autorisation.

18. Dans le cas où l'Etat de New-York ou les Etats-Unis prendraient en aucun temps des mesures pour nommer une commission afin de régler l'exploitation du dit pont, son usage et l'indemnité à payer à cet égard, et pour le règlement des différends qui pourraient s'élever à son sujet, le Gouverneur en conseil pourra concourir à la nomination de cette commission aux conditions qu'il jugera à propos, et nommer une ou plusieurs personnes membres de cette commission ; et les décisions de la dite commission seront d'abord soumises au Gouverneur en conseil, et, si elles sont approuvées, elles seront dès lors finales et péremptoires en tant qu'elles seront finales et péremptoires en vertu des dispositions qui pourront être décrétées par l'Etat de New-York ou les Etats-Unis.

Commission collective pour régler l'exploitation du pont.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 14.

Acte constituant en corporation la Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que les personnes ci-dessous dénommées Préambule.
ont demandé par leur requête d'être constituées en corporation pour les fins et avec les pouvoirs ci-après énoncés, et qu'il est à propos d'accéder à leur demande: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Nathan Russel Stone, Angus MacNish, William Brown, Constitution.
Charles Wilfrid McMillan, et les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie par le présent autorisée, sont par le présent constitués en corporation sous le nom de "Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia,"—(*The Columbia Telephone and Telegraph Company*,)—ci-après appelée "la compagnie."

2. Le bureau central de la compagnie sera établi dans la Bureau central.
ville de Rossland, dans la province de la Colombie-Britannique, ou en tel autre endroit dans la dite province qui sera fixé par une majorité des actionnaires présents ou représentés à toute assemblée générale annuelle ou spéciale convoquée dans ce but.

3. Le capital social de la compagnie sera de cinquante mille Capital social et actions.
piastres, divisé en actions de cent piastres chacune, et après que tout le capital social aura été souscrit et qu'il en aura été versé quatre-vingt-dix pour cent en argent, ce capital pourra être augmenté de temps à autre jusqu'à un montant total de deux cent cinquante mille piastres au plus, en actions de cent piastres chacune, par une résolution du conseil de direction ratifiée par une majorité en somme des actionnaires présents ou représentés à toute assemblée générale annuelle, ou à toute assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à cet effet.

Directeurs
provisoires.

4. Nathan Russel Stone, Angus MacNish, William Brown et Charles Wilfrid McMillan seront les premiers directeurs ou directeurs provisoires de la compagnie.

Election de
directeurs.

5. Lorsque vingt mille piastres du capital social auront été souscrites et que cinquante pour cent du montant ainsi souscrit auront été versés dans quelque banque constituée en Canada, les directeurs provisoires convoqueront une assemblée des actionnaires de la compagnie à Rossland ou dans quelque lieu qui sera désigné en la dite province, à laquelle assemblée générale les actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs, qui auront versé pas moins de dix pour cent du montant des actions qu'ils auront souscrites, éliront le conseil de direction ; mais nul autre qu'un actionnaire ayant droit de vote ne pourra voter ou agir comme fondé de pouvoirs à aucune assemblée de la compagnie.

Les action-
naires seuls
voteront.

Pouvoir
d'acheter des
brevets d'in-
vention.

Construire des
lignes de télé-
phone et de
télégraphe.

Droits publics
sauvegardés.

Pas de pont
sur les eaux
navigables.

6. La compagnie pourra acheter, acquérir et garder, vendre et négocier des brevets d'invention couvrant tous appareils ou instruments électriques, et pourra, sauf ainsi que ci-après prescrit, ériger, construire et exploiter toutes lignes, avec les correspondances nécessaires, pour la transmission de messages par téléphone et télégraphe dans la province de la Colombie-Britannique, dans et par les emplacements de ville de Trail, Rossland, Grand-Forks, Carson, Greenwood-City, Boundary-Falls, Midway, Rock-Creek, Camp McKinney, et dans le district entre les dits emplacements de ville, et les relier aux lignes de la Compagnie de téléphone et de télégraphe de Spokane à Columbia à un point de la ligne frontière entre Rossland et Northport, et aussi aux lignes de toute autre compagnie de téléphone ou de télégraphe en tout autre endroit sur la ligne frontière internationale dans la dite province, avec faculté d'ériger, construire, équiper et exploiter des lignes d'embranchement et de prolongement, n'excédant pas vingt milles en longueur, jusqu'à toute ville, camp minier ou mine dans les districts de la Kootanie occidentale et de Yale, dans la dite province, soit par terre, soit par eau, et sur les côtés, en travers, au-dessus ou en-dessous de tous chemins publics, grandes routes, sentiers, rues, ponts, cours d'eau ou autres lieux semblables, et toutes eaux navigables ou non-navigables ; et elle pourra entreprendre l'envoi de dépêches pour le public par toutes ou chacune de ces lignes ou toute partie de ces lignes ; pourvu que ces lignes soient construites et entretenues de manière à ne pas gêner le public dans l'usage de ces chemins ou routes, ni à nuire à la navigation ou à l'usage de ces eaux ou cours d'eau ; et pourvu aussi que rien de contenu au présent acte ne confère à la compagnie le droit de construire un pont sur aucune eau navigable ; et la compagnie pourra les raccorder, pour les fins de ses affaires, avec les lignes de toute compagnie de téléphone ou de télégraphe en Canada.

7. Du consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins et rues de toute cité, ville ou municipalité, la compagnie pourra, par ses employés, agents ou ouvriers, entrer sur tout chemin public, grande route, rue, pont, cours d'eau, eau navigable ou non, ou autres lieux de ce genre, dans toute cité, ville incorporée, village, comté, municipalité ou autre localité, afin de construire, ériger, équiper, exploiter et entretenir sa ligne ou ses lignes de téléphone et de télégraphe sur leur parcours, ou en travers, au-dessus ou en-dessous ; et elle pourra ériger, équiper et entretenir tels ou autant de poteaux ou autres travaux et ouvrages que la compagnie jugera nécessaires pour établir, compléter et maintenir, utiliser, exploiter et entretenir un système de communications par téléphone et télégraphe ; et elle pourra y tendre des fils et poser d'autres appareils téléphoniques et télégraphiques ; et chaque fois que la compagnie, ses agents, employés ou ouvriers le jugeront à propos, elle pourra creuser et ouvrir toute partie quelconque des dits chemins, grandes routes, rues, ponts, cours d'eau, eaux navigables ou non, et autres lieux semblables, sauf, néanmoins, les dispositions suivantes, savoir :—

La compagnie peut entrer sur les chemins publics, etc.

Ériger des poteaux.

Tendre des fils.

Ouvrir les chemins publics, etc.

(a.) La compagnie ne nuira pas, dans la construction ou le fonctionnement de ses lignes, au droit du public de circuler sur ces chemins publics, grandes routes, rues, ponts ou cours d'eau et autres lieux semblables, ou de s'en servir, et n'y causera aucun dommage inutile, ni n'obstruera en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte-cochère, ou le libre accès à aucun bâtiment érigé dans le voisinage ;

La circulation ne devra pas être gênée.

(b.) La compagnie ne posera pas de fils à moins de vingt-deux pieds au-dessus de la surface du chemin ou de la rue, ni ne plantera, sans le consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les chemins ou rues de la municipalité, plus d'une ligne de poteaux le long d'aucun chemin ou d'aucune rue ;

Hauteur des fils au-dessus des rues, etc.

(c.) Dans toutes les municipalités, les poteaux seront aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et seront peints, dans les cités, si quelque règlement du conseil l'exige ;

Poteaux.

(d.) Chaque fois que, dans les cas d'incendie, il deviendra nécessaire, pour l'éteindre ou sauver les propriétés, d'abattre les poteaux ou de couper les fils, le fait que les poteaux auront été abattus ou que les fils de la compagnie auront été coupés, dans ces circonstances, d'après les ordres de l'ingénieur en chef ou autre officier en charge de la brigade des pompiers, ne donnera droit à la compagnie à aucune réclamation d'indemnité pour les dommages qu'elle en pourrait éprouver ;

Droit d'abattre les poteaux ou de couper les fils en cas d'incendie.

(e.) La compagnie sera responsable de tous dommages que ses agents, employés et ouvriers causeront aux particuliers ou aux propriétés en exécutant ou entretenant quelqu'un de ses dits ouvrages ;

Responsabilité des dommages.

(f.) La compagnie n'abattra ou ne mutilera aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement ;

Quant aux arbres.

(g.) Dans toutes municipalités, l'ouverture des rues pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre se

Approbation de la municipalité.

fera sous la direction et surintendance de tel ingénieur ou autre officier que le conseil désignera, et de telle manière que le conseil prescrira ; le conseil pourra aussi prescrire et désigner les endroits où devront être plantés les poteaux dans la municipalité ; et la surface de la rue sera, dans tous les cas, remise autant que possible dans son premier état par la compagnie et à ses frais ;

La compagnie pourra être obligée de poser ses fils sous terre.

(h.) Nul acte du parlement astreignant la compagnie, si l'on découvre un moyen efficace pour faire passer les fils de télégraphe ou de téléphone sous terre, à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné à la compagnie par le présent article de continuer à poser ses fils sur poteaux dans les cités, villes ou villages incorporés, ne sera censé être une violation des privilèges conférés par le présent acte, et la compagnie n'aura pas droit à des dommages-intérêts pour ce fait ;

Les ouvriers porteront des insignes.

(i.) Nul ne travaillera à l'érection ou la réparation d'aucune ligne ou d'aucun instrument de la compagnie, sans porter, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, une médaille ou un insigne sur lequel seront lisiblement inscrits le nom de la compagnie et un numéro au moyen duquel on puisse facilement le retrouver ;

Protection des droits des particuliers.

(j.) Rien de contenu au présent article ne sera censé autoriser la compagnie, ses employés, ouvriers ou agents, à entrer sur aucune propriété privée dans le but de construire, entretenir ou réparer quelqu'un de ses ouvrages, sans le consentement préalable du propriétaire ou occupant de la propriété ;

Enlèvement des fils ou poteaux.

(k.) Si, pour l'enlèvement de bâtiments ou l'usage des chemins publics, grandes routes ou rues, il devient nécessaire que les dits fils et poteaux soient temporairement enlevés, en les abattant ou autrement, il sera du devoir de la compagnie, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable par écrit donné par toute personne qui voudra les faire enlever, d'enlever ces fils ou poteaux ; et en cas de négligence de la part de la compagnie à le faire, cette personne pourra les enlever aux frais de la compagnie, mais en ne faisant aucun dommage inutile ; et cet avis pourra être donné au bureau de la compagnie ou à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité où l'on voudra faire enlever ces fils ou poteaux, ou, dans les municipalités où la compagnie n'aura pas d'agent ou d'officier, cet avis pourra être donné soit au bureau central, soit à tout agent ou officier de la compagnie dans la municipalité voisine ou la plus rapprochée de celle dans laquelle ces fils ou poteaux devront être enlevés ; pourvu que rien de contenu au présent acte ne donne à la compagnie le droit exclusif de poser ou élever des poteaux pour ses fils, ni de placer ces fils en aucun lieu quelconque ;

Avis à la compagnie.

Péages.

(l.) Aucun péage ou prix ne sera demandé ou reçu des personnes qui loueront les téléphones de la compagnie ou s'en serviront, avant que le tarif de ces péages ou prix n'ait été approuvé par le Gouverneur en conseil.

8. La compagnie pourra fabriquer, exploiter, vendre, acheter, louer ou autrement négocier tous instruments et appareils électriques, et exercer une industrie générale de production, exploitation et fabrication électrique en toute partie de la Colombie-Britannique, et à cet effet elle pourra acquérir, acheter et garder des brevets d'invention et fabriquer des instruments, machines et mécanismes électriques, et les vendre, louer, acheter ou en faire le négoce généralement.

Fabrication et vente d'appareils électriques.

9. La compagnie pourra emprunter toute somme de deniers dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fins, et elle pourra émettre des obligations pour ces emprunts en sommes de pas moins de cent piastres chacune, lesquelles constitueront une première charge sur l'entreprise, les propriétés foncières et mobilières, et les lignes, les usines et l'outillage de la compagnie, ces obligations étant payables à telles époques, en telles sommes et à tels taux d'intérêt que les directeurs fixeront ; pourvu que les obligations émises et en circulation de temps à autre n'excèdent jamais soixante-quinze pour cent du montant total du capital alors versé de la compagnie ; et pourvu aussi qu'il ne soit donné aucune hypothèque, gage ou nantissement des propriétés foncières de la compagnie, et qu'il ne soit fait aucune émission d'obligations avant que la chose ait été sanctionnée par le vote d'actionnaires représentant les deux tiers en somme des actions de la compagnie, personnellement présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale spéciale dûment convoquée dans ce but.

Pouvoir d'emprunter.

Montant limité.

Sanction des actionnaires.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 15.

Acte concernant la Compagnie de poudre de Hamilton

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que la Compagnie de poudre de Hamilton a demandé par sa requête qu'il soit fait certaines modifications à son acte constitutif, ainsi que ci-après énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

Préambule.

1. Nonobstant les dispositions de l'article deux de son acte constitutif, formant le chapitre soixante-treize des Statuts de 1862, de la ci-devant province du Canada, la Compagnie de poudre de Hamilton pourra porter son capital social à trois cent mille piastres, par l'émission de quatre cents nouvelles actions du chiffre de cinq cents piastres chacune. Les dites actions seront émises aux termes et conditions qui seront établis par une majorité des actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale spéciale des actionnaires dûment convoquée dans ce but; pourvu, néanmoins, que le capital ne soit pas augmenté avant que la résolution du conseil de direction autorisant cette augmentation ait été préalablement adoptée et approuvée par les votes d'actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital souscrit de la compagnie, présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale spéciale dûment convoquée dans ce but.

1862, c. 73,
art. 2 modifié

Augmenta-
tion du capi-
tal.

Approbation
des action-
naires.

2. Le nombre des directeurs de la compagnie, tel que fixé par l'article cinq du dit acte, est par le présent porté à cinq.

Art. 5 modifié.

3. Les directeurs de la compagnie pourront, lorsqu'ils y seront autorisés par un règlement à cet effet adopté et approuvé par les votes d'actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital souscrit de la compagnie, présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale spéciale dûment convoquée dans ce but, transférer son bureau central ou principal siège d'affaires en la cité de Montréal; mais

Siège d'af-
faires.

Art. 5, 8 et 15
modifiés.

ce changement n'aura lieu que lorsqu'une copie du règlement, dûment attestée sous le sceau de la compagnie, aura été déposée au secrétariat d'Etat, et qu'elle aura aussi été publiée dans la *Gazette du Canada*. Aussitôt que le dit bureau central sera établi en la cité de Montréal, le mot "Montréal" sera substitué au mot "Hamilton" partout où il se rencontre dans les articles cinq, huit et quinze du dit acte.

Art. 12 mo-
difié.

4. L'article douze du dit acte est par le présent modifié en remplaçant les mots "n'excédant pas, en tout, en aucun temps, une somme égale à la moitié du capital versé de la compagnie," par les mots "n'excédant pas en tout, en aucun temps, une somme égale aux trois quarts du capital versé de la compagnie."

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois de
Sa Très Excellente Majesté la Reine.



60 VICTORIA.

CHAP. 16.

Acte pour faire droit à Albert Nordheimer.

[Sanctionné le 5 octobre 1896.]

CONSIDÉRANT que Albert Nordheimer, de la cité de Préambule.
Toronto, dans le comté d'York, province d'Ontario, facteur
de pianos, a par voie de pétition représenté que, le trois juin
mil huit cent quatre-vingt, en la dite cité de Toronto, il a été
marié légalement à Edith May Vankoughnet, de la même
ville; qu'ils ont cohabité ensemble conjugalement jusqu'au
mois d'août mil huit cent quatre-vingt-treize et que de leur
union sont issus trois enfants; que, dans le mois d'août mil
huit cent quatre-vingt-treize, la dite Edith May Vankoughnet
a violé la foi conjugale avec un nommé William Cranston
junior, et depuis encore, en différentes occasions, s'est rendue
coupable d'actes d'adultère avec lui; considérant que le péti-
tionnaire humblement demande la dissolution de son mariage
et l'autorisation de se remarier, ainsi que tout autre redresse-
ment de ses griefs qui sera jugé convenable; et considérant
qu'il a prouvé les faits allégués en sa pétition, et qu'il est à
propos de lui accorder ce qu'il demande: A ces causes, Sa
Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la
Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le mariage contracté entre les dits Albert Nordheimer Dissolution du
et Edith May Vankoughnet son épouse, est dissous par le mariage de A.
présent Acte et demeurera à tous égards nul et sans effet. Nordheimer.

2. Il sera permis, de ce moment, au dit Albert Nordheimer Celui-ci pour-
de contracter mariage, à quelque époque que ce soit, avec toute ra se remarier.
femme qu'il pourrait légalement épouser si son mariage avec
Edith May Vankoughnet n'avait pas été célébré.

OTTAWA : Imprimé par SAMUEL EDWARD DAWSON, Imprimeur des Lois
Sa Très Excellente Majesté la Reine.

TABLE DES MATIÈRES

ACTES DU CANADA

PREMIÈRE SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 60 VICTORIA, 1896.

ACTES PRIVÉS ET LOCAUX

(Les chiffres renvoient à la pagination du pied des pages)

CHAP.	PAGE.
6. Acte à l'effet de ratifier une convention conclue entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	3
7. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson au Pacifique.....	15
8. Acte à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, sous le nom de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	21
9. Acte concernant le chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara.....	35
10. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.....	37
11. Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier l'acte constitutif de la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne.....	39
12. Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier les actes concernant la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié.....	41
13. Acte constituant en corporation la Compagnie de pont et de force Mather.....	43
14. Acte constituant en corporation la Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia.....	49
15. Acte concernant la Compagnie de poudre de Hamilton.....	55
16. Acte pour faire droit à Albert Nordheimer.....	57

INDEX

DES

ACTES DU CANADA

PREMIÈRE SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 60 VICTORIA, 1896.

ACTES PRIVÉS ET LOCAUX.

(Les chiffres renvoient à la pagination du pied des pages.)

	PAGE.
COMPAGNIE du Grand Tronc de chemin de fer, convention avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ratifiée....	3
Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia constituée en corporation.....	49
Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, convention avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ratifiée.....	3
Compagnie de poudre de Hamilton, acte concernant la.....	55
Chemin de fer de la Baie d'Hudson au Pacifique, compagnie constituée en corporation.....	15
Compagnie de pont et de force Mather constituée en corporation.....	43
Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne, acte constitutif remis en vigueur et modifié.....	39
Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound fusionnée avec la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.....	21
Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound fusionnée avec la Compagnie du Chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	21
Chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, acte concernant la compagnie.....	35
Compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié, actes remis en vigueur et modifiés.....	41
Chemin de fer de la Rive Sud, acte concernant la compagnie.....	37
Divorce d'Alfred Nordheimer.....	57