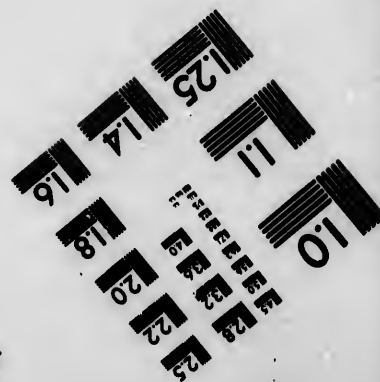
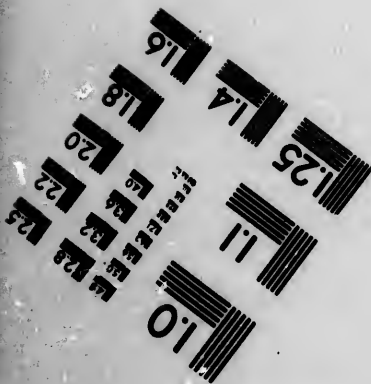
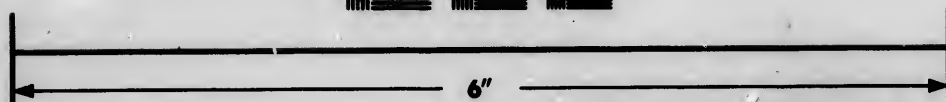
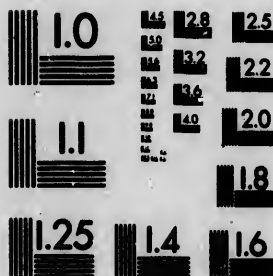


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1985

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.

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 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
- 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 restoration 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:

- 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
- Only edition available/
Seule édition disponible
- 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.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
<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"/>

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

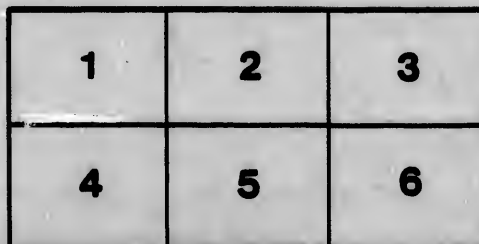
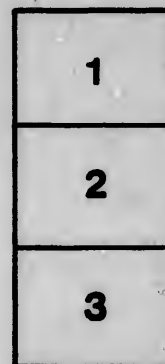
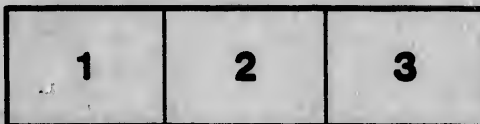
Seminary of Quebec
Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Séminaire de Québec
Bibliothèque

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

errata
to

pelure,
on à



Chemins de fer N°4

210

227
F

Bibliothèque,
Le Séminaire de Québec
3, rue de l'Université,
Québec, QUE.

GRAND TRONC

DE



CHEMIN DE FER:

LETTRE DE M. BRASSEY,

▲

L'HON. JOHN ROSS,

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE.



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR S. DERBISHIRE ET G. DESBARATS,
Imprimeur de Sa Très Excellente Majesté la Reine.

1856.

Hist. L. C. 27

1840

THE HISTORY OF

THE CITY OF

GRAND TRONC
DE
CHEMIN DE FER.

LETTRE

L'HONORABLE JOHN ROSS,
PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE.

Toronto, 25 avril, 1856.

MONSIEUR,

Les circonstances dans lesquelles, à notre arrivée dans le pays, nous trouvons la compagnie du grand tronç de chemin de fer et les résultats vraiment importants que doit avoir la décision à laquelle le public et le gouvernement peuvent en venir avant quelque semaines au sujet de cette entreprise, nous font un devoir de vous adresser, pour qu'ils soient publiés, certains exposés qui se rattachent aux premiers rapports que nous avons eus avec le Canada et à notre position actuelle, ainsi qu'aux obligations tacites et expresses que nous avons contractées envers la province et la compagnie dont vous êtes le président.

Nous ne désirons point porter à votre attention une récapitulation inutile des faits—mais pour appuyer notre position et prouver que nous avons toujours uniformément et incessamment fait des efforts pour remplir nos engagements, nous devons esquisser succinctement les circonstances qui ont amene nos rapports avec cette province.

Dans le printemps de 1852, lorsque l'honorable M. Hincks était à Londres, dans une mission qui se rattachait au chemin de fer international projeté de Québec à Halifax, notre maison était en communication avec les directeurs du chemin de fer de Québec et Richmond. M. Hincks se trouva ainsi en contact avec nous, et

subséquentement lorsque ce monsieur s'aperçut que le Gouvernement Impérial n'était point disposé à accorder une aide suffisante à cette entreprise nationale, il sollicita notre assistance dans l'exécution des travaux de communication intérieure nécessaires, suivant lui, pour développer les richesses et les ressources toujours croissantes de la province. Nous nous mîmes donc en communication avec le premier ministre—le ministre des finances du Canada,—sous l'impression où nous étions qu'il suffirait de mieux connaître en Angleterre la prospérité toujours croissante de la province pour assurer à ses entreprises un appui égal au moins à celui qu'y recevaient les entreprises américaines. Nous ne nous faisons point un honneur d'avoir su apprécier le Canada, vu que cette appréciation se motive probablement dans la considération de nos propres intérêts ; mais nous pouvons dire en toute justice que quel que soit le premier mobile de l'intérêt que nous ressentons pour la province, nous ne devons pas être blâmés d'avoir cherché à trouver ici ce que nous aurions indubitablement trouvé sur le continent d'Europe ou dans aucun des états ouest de l'Amérique. Et si nous ne devons avoir droit à aucune considération, nous pensons que l'on ne doit pas nous reprocher d'avoir choisi le Canada dans d'autres vues que celles de vouloir grandir nous-mêmes avec la prospérité de la province.

Nos rapports avec M. Hincks eurent pour résultat que nous entreprîmes l'inspection de la ligne de Montréal à Toronto ; et si elle nous satisfaisait, nous devions en entreprendre la construction. Ceci fut fait ; et, sans vous fatiguer des détails, je vous dirai que nous offrîmes de construire le chemin de Montréal à Toronto, en considération d'une aide provinciale que nous recevions jusqu'à la concurrence de £ 3,000 sterling par mille. Nos propositions rencontrèrent bien de l'opposition, et notre associé M. Jackson laissa définitivement le pays, sans que les différends sur les points en question fussent réglés.

Au départ de M. Jackson, les difficultés qu'il y eut à soulever les objections légales qui s'opposaient aux mesures projetées, et la croyance où étaient toutes les parties intéressées que le temps était arrivé où tous les intérêts des chemins de fer en activité en Canada devaient être concentrés de manière à donner à ce pays l'avantage d'un système uniforme de chemins de fer, et lui épargner les maux qui résultent de la concurrence générale, engagèrent M. Hincks à accepter l'abandon des chartes antérieurement accordées, et de projeter la construction d'un pont de chemin de fer à Montréal, avec

fusion de la ligne de Toronto à Montréal et de celle qui va de cette dernière ville à Portland, qui avait déjà reçu l'aide provinciale pour le montant d'un demi-million sterling environ.

C'est alors, Monsieur, que vous vous rendîtes en Angleterre pour terminer les arrangements avec notre maison, et nous reçûmes bientôt de M. Hincks des nouvelles sur les conditions agréées en Canada et sur son désir de voir nos termes s'y conformer. Nous n'éprouvâmes point d'autre hésitation à le faire, si ce n'est celle qui résultait du fait que nous avions pris des engagements partiels envers la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond, et envers la ligne de Montréal et Toronto, ainsi qu'il a déjà été dit— choses qui entraînaient des engagements aussi étendus que nous désirions en contracter. Nous eûmes aussi des doutes sur la convenance d'entreprendre des travaux aussi dispendieux que ceux que nécessitait le pont Victoria pour le service d'un chemin qui n'allait pas au-delà de Toronto, pendant que nous sentions que pour donner à ce plan quelque faveur auprès du public, il fallait d'abord assurer qu'il serait en lui-même un ouvrage complet qui relierait les pays fertiles et abondants de l'ouest avec l'océan, et secondement qu'il aurait avec les intérêts généraux de la province, des rapports qui nous justifieraient d'en associer l'avenir au progrès et à la prospérité toujours croissante du pays et à la connection politique du Canada avec les provinces inférieures.

Nous ne parlons point de ces choses comme de questions qui pèsent sur notre esprit, mais bien comme de faits connus de vous lorsque vous représentiez la province dans les arrangements en question; et nous désirons rappeler à votre attention qu'en examinant la convenance d'une fusion générale vous desiriez autant contribuer à de grands objets publics qu'à exposer l'entreprise sous un jour favorable aux yeux du peuple Anglais. Vous vous rappellerez donc qu'à cette époque, les négociations interrompues par M. Hincks furent par vous reprises avec le secrétaire colonial, et que nous eûmes toutes raisons de croire que le gouvernement Anglais accorderait l'aide suffisante pour terminer non-pas seulement la ligne des Trois-Pistoles à Frederickton, mais encore pour mettre toute la ligne jusqu'à Halifax sur un pied parfait, en prenant avec le service de la malle Cunard des arrangements qui devaient assurer à la partie le plus à l'est de la section du grand tronc des résultats certains et sans lesquels nous n'aurions pas entrepris la ligne de Québec à Trois-Pistoles. Les négociations dont nous parlons

furent conduites par vous, et nous pensons que vous nous appuyerez quand nous disons que vous et nous avons raison de croire que le parlement impérial adopterait vos vues. Nous nous contenterons d'ajouter que, bien que l'impression où nous étions de la nécessité d'agir sans délai nous ait obligé d'anticiper la décision du gouvernement, en publiant le prospectus du grand tronc, rien cependant que la guerre a pu empêcher la réalisation des intentions qui animaient alors le gouvernement de la Grande-Bretagne.

Vous savez que c'est conformément aux vues que M. Hincks attachait sur l'importance d'un système uniforme de chemin de fer pour toute la province que les fondateurs de la compagnie consentirent, en mars 1853, à accepter la ligne de Toronto et Sarnia, comme établissant pour la compagnie du grand tronc une connexion avec l'ouest ; mais nous n'avons jamais eu un intérêt quelconque dans la construction de cette section.

Par cet exposé nous revenons à la position que nous occupons vis-à-vis la province et qui est celle-ci,—c'est que notre promesse bien définie était de prélever des moyens pour compléter la ligne de Toronto à Montréal en recevant une aide de £3,000 par mille, et que les autres engagements que nous avons contractés *n'étaient pas* uniquement gros de profits pour nous et n'étaient pas, à proprement dire, compris dans nos propositions premières. En supposant que le coût du chemin de Toronto et Montréal, tel que sous contrat, fut de..... £3,000,000

Moins l'aide provinciale..... 1,035,000

Nous nous engageons à prélever..... £1,965,000
d'une manière ou d'une autre, pour remplir nos engagements.

Nous désirons que ce point soit bien clairement compris, parce que l'on attribue généralement l'insuccès à notre maison plutôt qu'à l'introduction d'autres plans bien importants pour la province, mais ne nous donnant pas d'autres profits directs que celui que nous avons toujours considéré comme bien grand—de faire considérer tous les travaux comme une entreprise nationale.

Nous allons maintenant faire voir ce que nous avons fait nous mêmes pour faire honneur à nos engagements, et jusqu'à quel point nous avons co-opéré avec la province dans les efforts nécessaires pour mener à fin une entreprise dans laquelle nous nous sommes identifiés.

Ainsi que nous l'avons déjà fait voir, le montant des capitaux privés requis pour le plan original était de £1,965,000, le montant prélevé a été de £4,950,900, dont nous retenons maintenant pas moins de £794,000. Si donc la province a augmenté son aide de £900,000, ou moins de la moitié de ses premières avances, nous avons, de concert avec les autres actionnaires, prélevé près de trois fois le montant anticipé dans l'origine.

Suivant le premier plan nous avions à construire 345 milles de chemins de fer. D'après le plan qui a été réalisé, il en a été fait ou sera fait cette année 40 milles au-dessous de Québec et 445 de Montréal à Stratford, joints à des dépenses considérables sur le pont Victoria ainsi que le déboursé de £900,000 sur la ligne de Montréal à Portland. Ainsi donc, bien loin qu'il y ait juste raison de nous accuser d'avoir manqué à remplir nos engagements envers la province, nous pouvons justement nous prévaloir d'en avoir fait plus que l'on ne se proposait d'abord ; et s'il s'en est suivi du désappointement, nous en avons au moins notre part.

Nous désirons, maintenant, parler d'une manière plus particulière de nos rapports avec la compagnie en vertu de nos contrats. Nous ne demandons point à être déchargés de ces contrats ; mais nous pensons que, toutes choses considérées, la justice exige que l'on ne nous reproche point d'avoir manqué à nos engagements, soit tacites soit exprès envers la province ou la compagnie, à moins qu'on ne le prouve clairement.

En attaquant cette partie du sujet nous désirons rappeler à l'attention du public que le montant de l'aide provinciale accordée à la compagnie du grand Tronc de chemin de Fer était de..... £3,111,500

Les montants suivants avaient été accordés par l'entremise de M. Hincks, avant nos rapports avec le gouvernement, savoir :

Le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique..... £467,500

“ “ Québec et Richmond. 250,000

Et le montant de l'aide accordée, durant la dernière session, n'était pas pour des travaux dans lesquels nous étions le moins du monde intéressés, mais pour remplacer des capitaux originairement destinés à nos travaux, et enlevés à ces travaux pour compléter les

déboursés nécessaires à faire sur la ligne de Montréal à Portland.....	900,000
Par l'acte qui distribue l'aide provinciale sur toutes les dépenses de la compagnie (passé en Novembre 1834) la garantie originaire, accordée pour notre ligne jusqu'aux Trois-Pistoles, a été transférée à la ligne de Toronto à Stratford, dans laquelle nous n'avons aucun intérêt; ce qui fait encore £3,000 par milles de l'aide provinciale enlevés à nos travaux sur 97 milles, ou.....	291,000
	<hr/> 1,908,500
Ne laissant que.....	<hr/> £1,203,000

de toute l'aide accordée par la province, qui soient réellement applicables aux travaux compris dans nos contrats, et qui donnent à la province le droit de s'attendre à ce que nous compléterons les 40 milles au-dessous de Québec et la ligne de Montréal à Toronto. Sur ce chiffre de £1,203,000 la province, n'avait pas moins de £546,000 encore en sa possession le premier jour d'avril courant,— ce qui fait voir que pendant que nous avons complété les 40 milles de Québec à St. Thomas—dépensé environ £320,000 sur le pont Victoria, et poussé la ligne de Montréal à Toronto à tel point qu'il ne reste guère plus que £300,000 d'ouvrage à faire, toute l'aide provinciale, accordée à la compagnie du grand tronc pour ces travaux, n'a été que de £657,000. Assurément que placés dans de telles circonstances nous pouvons hardiment demander au public canadien que l'affaire soit discutée avec réflexion et avec franchise.

Nous prétendons avoir, en autant que la province du Canada y est intéressée, fait plus que nous n'avions jamais entrepris envers elle; et si le public veut tenir compte des changements considérables qui se sont opérés sur le marché monétaire d'Angleterre, à la suite de la guerre, ainsi que de l'augmentation considérable dans le prix de la main d'œuvre, des matériaux et de toutes les choses nécessaires à la vie en Canada, il pourra se former quelque idée de l'étendue des sacrifices que nous avons faits pour conserver notre réputation intacte, par l'accomplissement fidèle de tous nos engagements.

Nos rapports avec la compagnie du grand tronc sont des sujets qui, en réalité, n'intéressent point directement la province, aussi

longtemps que nous pourrons faire voir que, sous aucun rapport, nous n'avons manqué à nos engagements envers la province ; mais comme il existe de bien grands malentendus sur ces rapports, nous désirons en toute franchise exposer notre situation réelle.

Il ne peut pas y avoir de doutes que lorsque l'argent ne valait que deux pour cent en Angleterre, les parties qui représentaient la province et nous mêmes, dans la prévision d'aucune guerre, n'avons pas hésité à contracter mutuellement des engagements que l'état bien différent des choses a rendu depuis extrêmement onéreux pour tous. Nous avons partagé la confiance que vous exprimiez, vous, M. Hincks et la législature du Canada dans l'avenir de ce pays. Nous avons cru qu'il offrait d'excellents placements, et nous ne croyons pas mériter de blâme pour avoir cherché un profit juste et raisonnable pour des services que nous nous croyions capables de rendre. Nous n'avons donc pas hésité à assumer une responsabilité telle que nous l'aurions reponssée si nous eussions connu l'avenir ; et nous sommes entrés dans les vues des agents de la province pour les termes du prospectus original à un point qui, depuis cette heure, a nui considérablement à nos intérêts et à ceux de la compagnie. Nous parlons des engagements que nous avons pris dans le prospectus de la compagnie du grand tronç, de payer l'intérêt sur le capital employé dans nos travaux, et aussi de permettre que la moitié de tout le capital fût retirée du concours public, nous obligeant à la prendre à l'expiration de douze mois. Nous désirons déclarer distinctement, comme un fait qui est à votre propre connaissance, c'est que, bien loin que nous désirions retenir un montant aussi considérable du capital (£3,623,000) cela fut expressément exigé par MM. Glynn et Baring, sous l'impression qu'ils avaient que l'on ne pouvait pas bien facilement réussir à mettre ce total en circulation, et que nous hésitâmes pendant plusieurs jours à assumer ce surcroît de responsabilité. Le public pourra donc juger jusqu'à quel point cette obligation nous a été imposée, lorsque douze mois après la stipulation la guerre était déclarée et les fonds s'élevaient de deux à six et même huit pour cent.

Ce changement dans l'état des affaires affecta tellement les actions déjà émises dans le public que, sans tenir compte de nos désirs, les directeurs de Londres, avec notre approbation, se décidèrent à suspendre une partie des travaux du grand tronç afin de soulager les actionnaires. Et s'apercevant que les travaux, sur la section de Montréal et Portland, avaient absorbé £900,000 des capitaux destinés à nos travaux, le bureau demanda de l'aide à la

législature—aide qui fut obtenue, ainsi que déjà mentionné, jusqu'à la concurrence de £900,000—non comme nouveau prêt en notre faveur, mais uniquement pour mettre les actionnaires en état de remplir leurs engagements. La compagnie nous devait alors beaucoup et nous aurions pu suspendre nos travaux et éviter ainsi bien des embarras, si nous n'avions pas été animés par d'autres motifs.

L'effet des termes de l'acte pour nous accorder l'aide additionnelle, et passé en mai 1855, nous obligeait à modifier nos contrats avec la compagnie,—c'est ce qui se fit à Londres en juillet dernier sur l'approbation et l'aide de l'inspecteur-général, qui était alors en Angleterre, avec d'autres membres du ministère canadien. Par cet engagement nous nous obligeâmes à continuer et terminer les sections de Montréal à Toronto et de Québec à St. Thomas, formant en total 385 milles, recevant en paiement la moitié comptant que l'on devait trouver dans la garantie provinciale, un quart en débetures B. de la compagnie, et un quart en actions B.

C'est en vertu de ce contrat supplémentaire que nous avons poussé les travaux presque jusqu'à l'achèvement, mais nous désirons que le public comprenne bien que depuis cette date, la compagnie n'a jamais pu rencontrer avec ponctualité ses engagements envers nous, et que, pour quelque cause que ce soit, des sommes considérables nous ont été constamment dues sur la moitié qui nous avait été promise en deniers comptants.

Nous voyons que l'on suppose généralement que notre maison s'était engagée à payer l'intérêt sur les débetures de la province et qu'elle a manqué à le faire. Nous désirons rectifier cette erreur. Nos engagements étaient uniquement envers la compagnie, et nous ne nous étions engagés qu'à payer l'intérêt de six pour cent sur tout le capital employé dans nos travaux, réservant à la compagnie le droit de retenir cet intérêt sur le montant à nous dû pour ouvrage fait. Comme la compagnie était généralement dans nos dettes, il est évident que nous ne sommes nullement responsables des difficultés qui se sont présentées à cet égard. Nous n'avons jamais, comme entrepreneurs, reçu de la province une seule débeture; nos paiements nous sont promis par la compagnie en deniers et sur sa propre responsabilité.

Nous savons parfaitement bien qu'il a été dit et qu'il sera dit que notre maison constitue dans le fait la compagnie, et que nous ne saurions en conséquence nous libérer de tout le blâme qui peut justement lui être attribué. Mais sur ce point nous demandons

instamment au public de se désabuser. Depuis le jour où le prospectus a été publié nous n'avons eu aucun contrôle sur les affaires de la compagnie, la politique n'en a pas été dirigée par nous, les dépenses qu'elle a faites ont été considérables sur les travaux sur lesquels nous n'avions aucun intérêt, et excepté jusqu'à la concurrence de nos engagements quant à l'acceptation future des actions et des débetures, nous n'avions aucun autre intérêt dans la compagnie que MM. Czowski et cie., en Canada. A ceux qui connaissent le caractère et la position des messieurs qui constituent le bureau de direction à Londres, il est inutile de dire que nous ne pouvions exercer aucune influence indue sur la compagnie; mais à des étrangers il est nécessaire d'en donner l'assurance. Ce que nous avons actuellement d'engagé dans la compagnie, en vertu des arrangements de juillet dernier, est nécessairement considérable et augmente tous les jours, et sous ce rapport nous ne pouvons que partager l'anxiété des autres actionnaires, en désirant que la province donne à la compagnie l'aide nécessaire pour mettre à effet tout le plan dans son intégrité. L'intérêt que nous avons relativement aux autres intéressés dans cette entreprise se comprendra facilement d'après l'état des capitaux privés qui

y sont embarqués £4,950,900

Maintenant, sous l'opération du marché

de juillet, nous ne possédons que..... 794,000

Laisant aux actionnaires généraux..... £4,156,900

Les habitants du Canada verront clairement que, bien que nos intérêts soient énormes sous le rapport du montant et indiquent la confiance que nous avons dans l'entreprise, cependant c'est le peuple anglais qui généralement y a placé les capitaux les plus considérables.

Nous ne savons que dire de plus pour dissiper ce que nous considérons comme les impressions les plus dommageables pour nous comme pour la compagnie; maintenant en espérant que l'exposé actuel suffira, nous serons toujours, monsieur, et en tout temps, prêts à vous donner ainsi qu'au public tous les renseignements qu'il sera en notre pouvoir de donner.

Nous avons l'honneur, d'être,

Monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

Pour nous et nos associés,

THOMAS BRASSEY.

