

La compagnie s'engagea à construire près de 2,000 milles de chemin de fer et de faire les travaux sur la ligne transcontinentale pour une période de dix ans après sa complétion—l'échelle devant être celle du chemin de fer Union Pacifique, tel qu'en 1873. D'après l'apparence libérale des conditions, les conclusions prouvèrent qu'elles n'étaient pas trop onéreuses. Le montant capital fut fixé à \$100,000,000, et l'on s'attendait à ce que la vente des terres ou les garanties sur l'octroi de terres, suffiraient à compléter le montant additionnel requis et permettrait à la compagnie de terminer le chemin sans avoir à l'hypothéquer. Les terres ne pouvaient pas être vendues pendant que les terres du gouvernement qui les avoisinaient étaient données pour rien ; et les obligations sur les octrois en terres quoique acceptées à 110 pour les terres de la compagnie, ne pouvaient, pour la même raison, être vendues plus cher. Dans l'automne de 1883, on avait vendu pour \$65,000,000 des octrois du capital, et cette somme presque entière avait été dépensée pour la construction. Le chemin fut assailli de tous côtés, par des adversaires du gouvernement et des intérêts rivaux, et le trouble fut tel que ce qui restait des actions ne put être vendu pour réaliser le montant nécessaire à la complétion des travaux commencés. La compagnie décida alors de supporter son capital en achetant du gouvernement de la Puissance une garantie de trois par cent par année pendant dix ans, sur les \$65,000,000 d'actions du capital déjà vendues, avec les mêmes garanties pour les \$35,000,000 non vendues. Le coût de cette rente à terme fut de \$16,091,152, calculé à quatre pour cent ; elle devait être faite en vingt paiements semi-annuels de un demi par cent chacun. De ce montant \$8,710,240 furent payées comptant et garantie donnée pour le paiement de la balance à courte échéance, mais le succès de cette politique financière fut dérangé par suite de l'état du marché monétaire en ce temps de crise causée par les affaires du chemin de fer Pacifique du Nord. Les actions, portant la garantie du gouvernement, pour un terme si court d'années, ne purent être vendues à un prix proportionnel, et la compagnie se vit obligée, à bonne heure en 1884, de faire demande au gouvernement de la Puissance d'un emprunt de \$22,500,000. Ce montant, ajouté à la balance due sur l'achat de la rente annuelle forma un emprunt total de \$29,880,000, pour lequel le gouvernement prit une hypothèque sur la propriété entière de la compagnie.

Dans le but de se procurer des embranchements et des extensions pour l'usage de la ligne transcontinentale, la compagnie avait commencé la construction et fait l'acquisition d'un système de chemin de fer dans Ontario et Québec, et des embranchements dans le Manitoba, formant un parcours aussi considérable que sa ligne sous contrat, et leur intérêt tout entier fut transféré au gouvernement, de même que le capital actions, non vendu, et de l'octroi en terres, comme garantie de l'emprunt.

En considération de cet emprunt, la compagnie consentit à compléter la ligne transcontinentale vers le 1^{er} mai 1886, cinq ans en avance sur le temps fixé par le contrat.

La construction d'une ligne de chemin de fer au taux de près de cinq cents milles par année augmenta rapidement l'emprunt, et la première hypothèque du gouvernement sur l'entière propriété de la compagnie empêcha effectivement la vente des actions. Elle trouva nécessaire, néanmoins, en 1885, de demander au gouvernement que les \$35,000,000 valant de capital non vendu, entre ses mains, soient annulées, et qu'un montant