

Northern Railway. Lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique fit l'acquisition de the Toronto, Grey & Bruce, the Vickers Express Company continua pendant un certain temps son service, concurremment avec the Dominion Express Company, mais elle cessa bientôt ses opérations.

The Dominion Express Company fut incorporée en 1882, avec un capital-actions de \$1,000,000. Entre 1882 et 1904, les actionnaires consentirent le transfert de leurs actions à des fidéicommissaires qui en furent dépositaires pour le compte du C.P.R. Ce transfert fut révélé en 1884, à une assemblée spéciale des actionnaires, qui porta à \$2,000,000 le capital de la compagnie.

En 1865, the Canadian Express Company fut fondée, avec un capital nominal de \$500,000, dont \$275,200 effectivement versés. En 1891, le chemin de fer du Grand Trunk acheta son capital-actions moyennant \$660,000 et, depuis lors, ces deux compagnies se confondirent, leurs directeurs étant les mêmes.

The Canada Northern Express Company fut fondée en 1902, avec un capital nominal de \$1,000,000, dont \$300,000 seulement firent l'objet d'une émission. Cinq mille dollars furent payés comptant et le surplus de l'émission fut attribué aux promoteurs comme complètement libéré, c'est-à-dire que la totalité de ces actions devint la propriété de Mackenzie, Mann and Company, Limited, à l'exception de cinq actions de \$100 chacune attribuées aux directeurs pour les habiliter. Ces deux compagnies avaient un conseil de direction composé des mêmes personnes.

Depuis l'absorption par le Gouvernement du C.N.R. et du G.T.R., et la réorganisation du réseau des chemins de fer de l'Etat, les compagnies de messageries de ces deux compagnies ont été fusionnées pour simplifier les choses, à partir du premier septembre 1921, sous le nom de Canadian National Express Company.

Avant 1915, les compagnies de messageries canadiennes n'étaient pas responsables des retards ou dommages ne résultant pas de leur propre fait et se considéraient comme une entité entièrement distincte des compagnies de chemins de fer, mais en 1915, cette irresponsabilité cessa et, depuis lors, une compagnie de messagerie doit répondre des retards ou des dommages causés par le fait des compagnies de chemins de fer chargées des transports.

Les marchandises confiées aux messageries sont envoyées en grande vitesse, de telle sorte que les compagnies de messageries ne constituent pas une concurrence aux tarifs de fret par rail ou par eau. Ainsi, dans son premier tarif, the Dominion Express Company conformément à ses conventions avec le C.P.R., faisait payer un tarif égal à 2½ fois le maximum du tarif des marchandises transporté à la même distance. Généralement, une compagnie de messageries paie à la compagnie de chemins de fer un pourcentage de ses recettes brutes; par exemple, the Canadian Express Company versait au Grand Trunk 50 p.c. Mais le chemin de fer trouve un revenu supplémentaire par les dividendes; et d'ailleurs, les compagnies de messageries n'ayant que de minimes dépenses de matériel et d'entretien, finalement les compagnies de chemins de fer reçoivent à peu près la totalité des bénéfices réalisés par ces compagnies. De même que les tarifs de petite vitesse, ceux de grande vitesse sont sujets à l'approbation de la Commission des Chemins de fer.

Opérations des compagnies de messageries.—En 1924, dernière année dont la section des Transports du Bureau Fédéral de la Statistique connaisse les chiffres, trois compagnies de messageries exclusivement canadiennes pratiquaient leurs opérations au Canada, savoir: the Central Canada Express Co.; the Dominion Express Co.; the British America Express Co. The Canadian National Express Co. a été absorbée par la compagnie des chemins de fer de l'Etat, qui s'est personnellement chargée des opérations autrefois accomplies par sa filiale; les informations