

truction et les réparations des chemins à barrières? Qu'advierait-il de ceux qui aimeraient encore à voyager dans leur propre équipage ou à se faire conduire par des cochers, d'après la méthode de leurs ancêtres? Que deviendraient les voituriers, les selliers, les propriétaires de cochers et les cochers, les gardiens d'écurie, les éleveurs et les commerçants de chevaux? Pouvait-on se faire une idée, dans les maisons, de la fumée et du bruit, des cris stridents des sifflets et des tourbillons de poussière soulevés par des locomotives passant à une vitesse de dix ou douze milles à l'heure? Les bestiaux mêmes, attelés à la charrue ou paissant dans les prairies ne pourraient supporter tout cela sans épouvante. Le prix du fer augmenterait de 100 pour cent ou plus et la hausse se continuerait probablement. Ce serait le plus grand méfait, le plus complet destructeur de la tranquillité et du confort, dans toutes les parties du royaume, que jamais le génie de l'homme ait inventé."

Le *Quarterly Review*, publié vers le temps où le comité poursuivait ses perquisitions, déclara avec fermeté que "quant aux personnes qui spéculaient en construisant des chemins de fer généralement, par tout le royaume, annulant les canaux, toutes les voitures, cochers de malle à l'usage des passagers, et chaises de postes, en un mot, toutes les autres voies de communication par terre et par eau, nous les considérons, eux et leurs plans visionnaires, indignes d'être mentionnés,"

Le comité entendit tous les chasseurs indignés, amateurs de la chasse au renard, tous les propriétaires de canaux et autres opposants, durant des séances qui se prolongèrent plus de 38 jours. Après l'audition de 37 témoins et un nombre infini de discours prononcés contre, et George Stephenson, pour le bill, le préambule fut déclaré prouvé par un vote de 37 à 36. Quelques heures après, le conseil, les agents et les parties furent appelés et on les informa que la proposition que la compagnie aurait le pouvoir de construire un chemin de fer, avait été mise aux voix et *perdue*. Quelques-uns étaient partis ou passés outre. Rendus intrépides par leur défaite, les promoteurs tentèrent une nouvelle épreuve. La troisième lecture du bill fut adoptée aux Communes, par un vote de 88 à 41. Le coût d'obtention de cet acte fut de £27,000.

L'inauguration de la ligne eut lieu le 15 septembre 1831. La semaine suivante, l'une des locomotives fit un trajet de 31 milles en une heure.

Ces deux chemins de fer furent le commencement de ce nouveau mode de locomotion, qui s'est maintenant développée si rapidement que l'esprit presque ne peut saisir toute son immensité. C'est comme d'essayer de saisir les distances des diverses planètes entre elles et leur centre commun.

324. En janvier 1895, l'Europe avait en opération 148,230 milles de chemins de fer; l'Asie, 24,102; l'Afrique, 7,695; l'Australie, 13,067 et l'Amérique 225,682, pendant que se construisaient au delà de 3,000 milles de chemins de fer.

Ces chemins de fer ont transporté plus de 3,000 millions de passagers et près de 2,000 millions de tonnes de fret.

Le nombre des passagers transportés durant une année est plus que le double du total de la population du globe.

Le *Quarterly Review*, admet que le "système projeté" était indigne de mention, mais le "projet" de 1825 a été éclipsé de bien loin par la réalité; l'Angleterre et les Etats-Unis transportant, ensembles, dans