

pour cent. Ainsi, la proportion des recettes nécessitées pour les travaux et autres dépenses a été considérablement réduite durant les années suivantes.

334. Un court sommaire des événements jusqu'à 1851 ne sera pas déplacé à cette phase de l'histoire.

Les journaux de la législature du Canada pour 1851 contiennent une liste des diverses compagnies incorporées jusqu'à cette date, pour la construction des chemins de fer dans la province du Canada. La première mentionnée est celle à laquelle nous venons de référer. La seconde sur la liste est la Compagnie de chemin de fer Cobourg, incorporée en 1834. La troisième est la Compagnie de chemin de fer London et Gore, aussi incorporée en 1834, et plus tard connue sous le nom de Great Western.

335. Succédant au chemin de fer Champlain et Saint-Laurent, dans le Bas-Canada, vint ensuite une ligne s'étendant depuis Longueuil, en face de Montréal, jusqu'à Saint-Hyacinthe, près de 30 milles sur le chemin de Portland, Maine. Un troisième fut peu après construit depuis Montréal jusqu'à Lachine. Sur cette ligne, on fit usage de la seconde locomotive qui fut importée au Canada, elle portait le nom de *James Ferrier*, de l'honorable James Ferrier, qui mourut sénateur du Canada, en 1888, ayant vécu assez longtemps pour avoir vu les deux locomotives, l'une sur un chemin de 16 milles et l'autre sur un chemin de 8 milles, faire place à 1,775 locomotives et engins puissants, traînant plus de 17 millions de tonneaux de fret et 12,000,000 de passagers, par année, sur plus de 12,000 milles de voie ferrée.

Jusqu'à 1846, des actes d'incorporation ont été accordés pour 18 compagnies de chemins de fer dans les deux Canada.

336. Nous avons parlé de l'essai, dans les provinces de l'est, pour construire le chemin de fer Saint-André et Québec et nous avons vu que Saint-André peut être considéré à juste titre, le lieu de naissance du plus ambitieux projet qui ait jamais germé dans l'esprit populaire.

Dans la Nouvelle-Ecosse, le premier chemin de fer a été construit en 1839, dans le but d'établir une communication entre les mines de charbon d'Albion et les endroits de chargements sur les bords du golfe Saint-Laurent. Des locomotives furent employées.

337. En 1846, le gouverneur général du Canada soumit devant les diverses législatures de l'Amérique Britannique du Nord, une dépêche du très honorable W. E. Gladstone, alors secrétaire d'Etat pour les colonies. Ecrivant sous la date du 15 janvier, M. Gladstone disait :—“Je m'aperçois que l'impulsion donnée dans les diverses parties du monde civilisé, à la construction de chemins de fer a été ressentie dans plusieurs des colonies anglaises. Mon attention a été appelée sur le sujet, de divers quartiers et sous des circonstances physiques et économiques aussi distinctes et variées que le permettaient les conditions de ces colonies si largement étendues.”

L'objet de cette dépêche était de “faire voir aussi brièvement que possible quelles seraient les règles et principes déterminés par l'expérience de la Grande-Bretagne, qui pourraient s'appliquer sous divers grades à la législation de tous les pays, dans ce nouveau champ de progrès.”