

En 1850, il y avait, dans ce qui est aujourd'hui la Puissance du Canada, 66 milles de chemins de fer, étant le résultat de quinze ans d'efforts. Pour les communications intérieures l'on dépendait principalement sur la navigation des rivières et de quelques canaux peu profonds qui alors étaient en opération.

340. L'an 1851 ne saurait être oublié dans les annales des chemins de fer de la Puissance. Les vues de Henry Fairbairn revenaient de nouveau de l'avant.

En cette année, la législature canadienne adopta un acte pourvoyant à la construction d'une ligne principale à travers les deux Canada.

Durant la session de 1851, le comité du chemin de fer canadien avait devant lui un bill pour l'obtention d'une charte permettant la construction d'un chemin de fer à travers le territoire anglais, dans l'Amérique du Nord jusqu'à l'Océan Pacifique.

Durant la même session, la discussion sur la largeur des voies se fit devant le même comité.

En 1851, des délégués des provinces de l'Amérique Britannique du Nord se rendirent en Angleterre afin de prendre des arrangements pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

Ces quatre événements suffisent pour faire de l'année 1851, une des plus mémorables au Canada.

C'est alors que commença ce mouvement systématique dans l'opinion publique, qui ne se ralentit pas, mais marcha rapidement sans s'occuper des obstacles à surmonter jusqu'à l'union des provinces, et le développement d'un système de chemins de fer proportionné à l'étendue du pays et des nécessités de l'époque était un fait accompli.

C'est de là que remonte l'origine du mouvement qui a eu pour résultat, de doter la Puissance du Canada : 1^{er} du système de chemin de fer Grand-Tronc, par l'amalgamation de 24 lignes (3,158 milles); 2^e le système de l'Intercolonial; 3^e le système du Pacifique canadien, dans lequel sont comprises 21 lignes de chemins de fer (6,127 milles); 4^e 70 autres chemins de fer ayant des organisations distinctes avec 5,131 milles de chemin.

LA DISCUSSION RELATIVEMENT A LA LARGEUR DES VOIES.

341. La discussion s'éleva toute à coup sur la largeur des voies relativement au bill du Grand-Tronc. Elle fut furieuse pendant un certain temps. Des ingénieurs furent examinés. Des hommes de chemins de fer furent appelés des Etats-Unis pour donner leur témoignage. Les divergences d'opinion étaient très nombreuses et aussi grandes qu'elles étaient variées. L'exemple des Etats-Unis ne fut pas profitable au règlement de la brûlante question; car dans ce pays, en ce temps, plusieurs mesures étaient en usage. A New-York, dans la Nouvelle-Angleterre et dans les Etats de l'ouest, au nord de la Rivière Ohio, la mesure ou largeur était de 4 pieds 8½ pouces. Dans quelques parties des Etats centraux, elle était de 4 pieds 10 pouces et dans les Etats du Sud elle était généralement de 5 pieds. Dans le Maine, il y avait des voies de 4 pieds, 8½ pouces et 5 pieds 6 pouces. La voie du chemin de fer New-York et Erié était de 6 pieds de largeur. Finalement, après de longues délibérations et de minutieux requisitoires, la largeur de 5