

pieds 6 pouces fut adoptée comme celle la mieux adaptée pour promouvoir les intérêts canadiens.

Les largeurs de voie du Grand-Tronc, du chemin de fer de Toronto et Goderick, furent fixées à 5 pieds et 6 pouces.

Les considérations commerciales de même que politiques, qui furent soulevées en faveur de la mesure de 4 pieds et 8½ pouces, augmentèrent graduellement en importance, et maintenant il n'y a plus qu'un seul chemin de fer à passagers, dans une vieille province—celle de l'Île du Prince-Edouard, dans laquelle la largeur est autre que celle adoptée par le "l'étalon" anglais. Le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard qui est de 210 milles de longueur est d'une largeur de 3 pieds et 6 pouces. Il y a un autre chemin de fer ayant une largeur de voie de 5 pieds et 6 pouces, le chemin de fer de Carillon et Grenville de 13 milles de longueur. Il y a encore deux chemins de fer ayant une largeur de voie de 3 pieds, "the Alberta Coal Ry. Co." Lethbridge et la ligne Internationale de frontière (65 milles), ce qui fait un total de 290 du grand total, de 15,627 milles, ayant une largeur de voie autre que celle de "l'étalon."

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

342. Dans son premier acte d'incorporation le Grand-Tronc ne se proposait que la construction d'un chemin de fer de Toronto à Montréal, 333 milles, avec un capital de \$3,000,000, le gouvernement garantissait un montant de £2,500 par mille à être payé en proportion de \$160,000 pour chaque £100,000 dépensé sur la ligne. Il existait alors plusieurs chartes concernant certains chemins de fer de Montréal aux frontières dans la direction de Portland, 130 milles, dont à peu près un tiers était construit, de Québec à Richmond, 96 milles pour joindre ces derniers ; il y avait aussi la ligne de Toronto à Sarnia sur les frontières ouest du Haut-Canada. A cette même session on adoptait un acte incorporant une compagnie dont le but était de construire un chemin de fer de Québec à Trois-Pistoles, 152 milles dans la direction d'Halifax. L'acte de fusion comme on l'appelait alors, compléta en 1852 la législation de la compagnie du Grand-Tronc en permettant à ces différentes compagnies de s'unir en une seule. La compagnie fusionnée assumait toutes les dettes des autres corporations y compris les différents contrats pour leur construction. En vertu de pouvoirs à lui conférés, le chemin Atlantique et Saint-Laurent depuis Portland, dans l'Etat du Maine, jusqu'aux frontières canadiennes, fut loué pour 999 ans, ce qui donnait une route directe longue de 800 milles de l'Atlantique (à Portland) à Sarnia sur le lac Huron, ce qui ajouté aux lignes de Richmond à Québec et Trois-Pistoles, 253 milles, au pont Victoria sur le Saint-Laurent à Montréal et à un embranchement à Peterborough de 50 milles (embranchement qui n'a jamais été construit) donnait une longueur totale d'abord en perspective de 1,119 milles dont la construction était estimée à £9,500,000.

Cette fusion fut confirmée en 1854, la compagnie était connue sous le nom de chemin de fer Grand-Tronc du Canada. Les différentes sections furent ouvertes au trafic comme suit : en 1853, de Portland à Montréal, en 1864, de Richmond à Québec avec un embranchement à Trois-Rivières, en 1856, de Montréal à Toronto, en 1858, de Toronto à Sarnia, et tout était