

171 milles de long fut joint au Grand-Tronc. L'année suivante se fit la fusion avec le Great Western, 904 milles de chemin de fer, et dans l'année qui suivit, la ligne Welland fut louée, les lignes du Champlain agrandies et le Midland avec ses 473 milles furent ajoutés au Grand-Tronc, formant une longueur pour la ligne entière de 2,592 milles en Canada et 250 milles aux Etats-Unis soit une longueur totale de 2,841 milles ; ceci ne comprend pas le Chicago et Grand-Tronc, 335 milles, le Détroit et Milwaukee, 191 milles, et nombre d'autres dépendances contrôlées par le Grand-Tronc, mais n'appartenant encore que nominalement à des compagnies indépendantes.

346. Le Great Western, incorporé sous ce nom en 1845, fut ouvert au trafic depuis Niagara à la Rivière Détroit en janvier 1854, une distance de 229 milles, et se relia par le pont suspendu à Niagara au New-York Central à l'est et au Michigan Central à l'ouest. Le fait de relier ainsi complètement New-York à Chicago fit de cette ligne une des plus importantes et des plus essentielles à chacune des compagnies qui géraient séparément ces chemins de fer. Cependant quand le New-York Central et le Michigan Southern, celui-ci reliant New-York à Chicago, tombèrent entre les mains des Vanderbilts, la position du Great Western fut bien changée, vu que la construction du Canada Southern, une ligne parallèle et une autre entreprise des Vanderbilts, en fit une rivale redoutable qui compromit son importance en détournant son trafic de la ligne directe. Le Great Western ne fut pas plus heureux dans ses rapports avec le Grand-Tronc. En 1856 on ouvrit la ligne de Toronto et Hamilton comme un embranchement du Great Western et aussi en 1858, un autre embranchement de London à Sarnia, aux pieds du Lac Huron et Toronto ce qui mettait la route six milles seulement plus longue que celle du Grand-Tronc. Le prolongement du Grand-Tronc au Détroit, et l'accaparement de Buffalo et Lac Huron formèrent une nouvelle route qui, en pratique, valait tout au moins autant que la ligne principale du Great Western et ce jusqu'aux centres les plus importants de l'Etat du Michigan, et comme chaque compagnie avait multiplié ses ramifications, elles vinrent de plus en plus en contact, et la rivalité entre elles, augmenta constamment jusqu'à leur fusion qui fut sans aucun doute dans le plus grand intérêt général. Ces deux lignes, surtout le Great Western, ont beaucoup souffert de l'établissement d'autres routes locales qu'encourageaient des subsides municipaux, mais qui finissaient toujours par être absorbées par l'une ou l'autre des deux lignes. La fusion aura été un grand bienfait n'eût-elle pour seul résultat que d'avoir mis fin à la multiplication des chemins de fer dans un district qui en était déjà suffisamment pourvu.

347. La Compagnie de chemin de fer Northern d'abord appelée Compagnie de chemin de fer de Toronto, Sarnia et Lac Huron obtint sa charte en août 1849, ce chemin devait relier la ville de Toronto à un point quelconque sur la rive sud du lac Huron en traversant Barrie.

En 1851 ce nom fut changé en celui de Chemin de fer Ontario, Simcoe et Huron, pour devenir en 1858 le Chemin de fer Northern du Canada.

En 1853 la compagnie reçut l'autorisation de construire un embranchement allant à la rive est du lac Huron.