

1884. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse vend l'extension de l'Est, (80 milles), le 9 janvier. Coût, le 30 juin 1884, de la ligne et de l'équipement, \$1,284,311.
1885. L'embranchement du cap Traverse (13 milles) est complété. La ligne de ceinture Saint-Charles (14 milles) est complétée. L'embranchement de Dalhousie (7 milles) est terminé.
1886. L'embranchement de la Rivière-du-Loup (ville, 4 milles), est achevé, ainsi que l'embranchement de ville de Dartmouth, (4 milles).
1887. L'embranchement de Carleton est incorporé avec l'Intercolonial par un arrêté du Conseil du 8 octobre. L'embranchement de Pictou (ville), 14 milles, est complété.
1888. Les chars sont éclairés à l'électricité et chauffés à la vapeur.
1890. L'embranchement d'Oxford est ouvert au trafic.  
Les comptes pour l'entretien et le service de l'extension de l'Est sont versés avec les mêmes comptes que l'Intercolonial, le 1er juillet 1890.
1891. Par l'acte 54 Vic., chap. 50, les travaux suivants, ainsi que l'extension de l'Est, furent incorporés avec l'Intercolonial. Jonction Oxford, (72½ milles) ouverte le 15 juillet 1890. Le chemin de fer du Cap-Breton, dont 52½ milles furent ouverts au trafic le 24 novembre 1890, et 46 milles le 1er janvier 1891.
1892. L'embranchement de Carleton est transféré à la cité de Saint-Jean pour une somme de \$40,000, le 3 septembre 1892, et, loué par bail au Pacifique canadien pour 999 ans. Le contrat fut approuvé par l'acte de 1893, chap. 6.

357. Le chemin de fer Intercolonial, y compris le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, le 30 juin 1894, avait des rails posés sur un parcours de 1,383½ milles. La longueur du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard est de 210½ milles. L'embranchement Windsor de 32 milles de longueur, transféré au chemin de fer Annapolis et Windsor, est aussi comprise dans les 1,383½ milles. Toute la ligne principale (1,141) a été construite avec des rails d'acier.

#### CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

358. La quatrième mesure importante de l'année 1851 fut le bill du chemin de fer Pacifique canadien. Le rapport fut adverse au bill après une longue et intéressante discussion au cours de laquelle Allan McDonnell, de Toronto, lut sur le sujet un travail très fort en faveur du projet qui devait relier le lac Supérieur à l'océan Pacifique.

L'idée d'une route à travers le continent n'était pas nouvelle, car elle était devant le public depuis nombre d'années.

McTaggart, un ingénieur écossais, écrivait en 1829 *Three years in Canada* (Trois ans en Canada) et il avocassait une route par eau reliant les océans Atlantique et Pacifique en suivant les lacs et les rivières jusqu'à Nootka Sound. Thomas Dalton (un homme d'un très grand jugement d'après Bonnycastle) qui collaborait au *Patriote* de Toronto, en 1837, écrivait fréquemment "qu'il ne s'écoulerait pas beaucoup d'années avant que les théés et les soies de la Chine ne fussent transportés directement des rivages du Pacifique à Toronto par canal, par rivière, par rail ou par vapeur."

En 1849, le lieutenant Synge écrivait une brochure intitulée "Canada in 1848" dans laquelle il préconisait un chemin de fer d'Halifax à Québec, la continuation de la communication par la vapeur entre Québec et Montréal, la construction d'un canal à eau profonde entre Montréal et le lac Huron par la rivière Ottawa, le lac Nipissing et la Rivière-aux-Français, (pour obvier à la difficulté du Sault Sainte-Marie on devait construire un canal long de deux milles) il suggérait d'atteindre la rivière Kaministiquia au moyen de la vapeur, un chemin de fer jusqu'au lac au Bois, puis par voie