

Etablir une ligne de chemin de fer à travers cette contrée immense et inconnue, nécessitait un travail incessant par un nombre considérable d'hommes dont les difficultés à surmonter n'étaient pas rendues plus faciles par le fait que les larges étendues de forêts et montagnes qu'il leur faudrait pénétrer, ne leur offraient aucun moyen de subsistance ni d'abri.

Les travaux d'arpentage commencèrent en 1871, mais les efforts de ceux qui y étaient engagés eurent pour résultat l'insuccès et des tentatives nécessairement répétées, année par année, afin d'arriver au but proposé.

364. Les travaux de construction commencèrent en 1874. Le premier essai pratique en établissant le chemin de fer du Pacifique fut l'achat de 50,000 tonnes de rails d'acier. Durant la même année, on donna des contrats pour préparer le terrain de la ligne de chemin de fer projetée et la pose d'une ligne télégraphique depuis le lac Supérieur jusqu'à 1,200 milles à l'ouest.

En 1874, l'embranchement de Pembina fut commencé et la ligne à l'est du lac Nipissing subventionnée.

Lorsque le gouvernement McKenzie perdit le pouvoir, en octobre 1878, l'administration Macdonald continua la construction comme celle des autres travaux publics. C'était quelque temps avant que la route à travers la région montagneuse eut été finalement établie. Néanmoins, la construction se continua où elle était possible suivant les circonstances, et vers 1880, le gouvernement avait déjà 67 contrats avec diverses personnes, pour fournir des rails d'acier additionnels, du matériel roulant et pour le nivellement et l'érection des ponts. Pour ces services \$9,486,565 avaient été dépensées au 31 décembre 1879, sur 710 milles en progrès d'avancement.

En 1880, retournant à son projet politique original, de construction d'un chemin de fer par une compagnie privée, le gouvernement Macdonald entra en négociations avec le syndicat du chemin de fer du Pacifique canadien. Le contrat était à l'effet, de la part du gouvernement (1) d'un subside comptant de \$5,000,000 et d'un octroi en terre de 25,000,000 d'acres ; de l'admission sans droit de douane de tous les rails d'acier, plaques et autres liens, chevilles, boulons et noix, fil de fer, bois et tous autres matériaux à être employés sur les ponts et qui pourraient être nécessités dans la construction originale du chemin de fer et d'une ligne télégraphique et de tous appareils télégraphiques requis pour compléter une ligne de télégraphe ; (2) que, à dater de vingt ans de la date du contrat, aucune ligne de chemin de fer ne sera autorisée par le parlement du Dominion, ni construite au sud de la ligne du Pacifique canadien, excepté une ligne courant sud-ouest ou dans la direction ouest ou sud-ouest, ni en dedans de 15 milles de la latitude 49<sup>me</sup> ; (3) exemption de taxes aussi longtemps que la compagnie propriétaire du chemin sera concernée, et pour vingt ans, pour telle portion d'octroi de terre qui ne sera pas vendue ou occupée ; (4) que les diverses sections du chemin de fer actuellement construites par le gouvernement ou sous contrat, qui, complétées, par le gouvernement, deviendront la propriété de la compagnie ; (5) que le gouvernement soit tenu de fournir les terrains nécessaires pour le droit de passage, gares et autre besoins spécifiés dans le contrat.

Du côté de la compagnie, le contrat comprend, (1) qu'elle s'engage à compléter le chemin d'après les conditions établies ; (2) que le chemin devra être complété, équipé et en opération, pas plus tard que le 1<sup>er</sup> mai 1891, et