

de temps, et en parcourant la même longueur de chemin, qu'il ne lui en faut maintenant pour passer par bateau aux eaux du lac Ontario, à 350 milles au-dessus de cette ville.

On voit donc que le grand tronc de chemin de fer du Canada, commençant à l'embouchure des trois plus grands lacs du monde, verse le trafic accumulé, par une ligne non-interrompue qui traverse toute la province du Canada, dans le St. Laurent à Montréal et à Québec, où il s'appuie au nord, tandis qu'au sud il atteint les ports magnifiques de Portland et de St. Jean sur l'océan. Tout le trafic futur entre les régions de l'ouest et l'est, — comprenant le Bas-Canada, partie des états du Vermont et du New Hampshire, tout l'état du Maine, et les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince Edouard et de Terre-Neuve, — doit donc passer sur le chemin de fer du grand tronc.

Ce grand projet de communication par chemin de fer à travers la plus riche, la plus populeuse et la plus importante dépendance coloniale de la Grande-Bretagne, n'est pas maintenant offert au public comme projet nouveau. Il se présente avec la garantie de la province du Canada, qui a placé plus de deux millions sterling dans l'entreprise ; il est supporté par les hommes les plus intelligents et les plus prévoyants de la colonie ; et il a la garantie de plus d'un demi million sterling de capital canadien privé qui y est placé ; tandis que la conviction des grands avantages d'une action unanime a produit une combinaison d'intérêts de chemins de fer qu'on n'a probablement encore jamais vue, et assure une exploitation tellement énergique et harmonieuse de la ligne entière, qu'elle ne peut manquer de produire les résultats les plus satisfaisants.

Le grand tronc de chemin de fer ne compte pas seulement, pour son succès, sur des espérances. La section entière de Portland à Montréal, de 290 milles, est maintenant en exploitation sur 250 milles, et sera en juillet prochain complètement reliée, offrant la communication la plus courte et la plus aisée entre le fleuve St. Laurent et l'océan Atlantique. Cette partie de la ligne forme par elle-même un chemin de fer complet, ouvrant une voie nouvelle au commerce de l'ouest, et donnant un débouché, durant l'hiver, aux produits du Bas-Canada ainsi qu'à ceux du Haut-Canada à l'est de Kingston. La ligne de Québec à Richmond place Montréal et Québec à six heures l'une de l'autre, et ouvre à ces villes l'accès le plus direct à l'océan par Portland, Boston et New York, passant à travers la partie la plus populeuse et la plus fertile du Bas-Canada. Jusqu'à l'achèvement de la section occidentale de la ligne du grand tronc, les produits du pays environnant les grands lacs seront apportés à Montréal par la plus magnifique navigation intérieure du monde ; et l'ouverture de la ligne assurera immédiatement l'approvisionnement de céréales aux marchés du Maine, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, nous donnant en retour, *via* Portland, des marchandises de manufactures anglaises et américaines, les produits des Indes Occidentales, etc. Les lignes de Montréal à Portland et de Richmond à Québec, déjà connues sous les noms de chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et Québec et de Richmond, seront en pleine exploitation continue dans le cours de cet été, embrassant 390 milles de chemin de fer, pour lesquels le capital a été ment fourni, entière à une très petite exception. Les recettes sur 72 milles, en Canada, pour les simples affaires locales, pendant les douze premiers mois d'opération jusqu'au 20 octobre 1851, ont été £34,000. Sur 91 milles de la ligne de Portland, maintenant sous bail, elles ont été, pendant la même période, de £38 000. En portant les recettes au même taux par mille sur toute la distance de 390 milles, on obtiendra immédiatement un revenu brut de £172,300 pour les affaires locales ; tandis que le trafic total, si on l'estime d'après les recettes par mille du chemin d'Ogdensburg, £25 par mille par semaine, — le dernier chemin de fer américain offrant quelque parallèle, — s'élèvera à une somme de £507,000, indépendamment du grand développement ultérieur du pays ouvert par cette

ligne.
être te
par ann
£60,000
égale à
ainsi, a
que l'on

L'o
de fer
travail
rivière
pital ré
ce pont
lacs jus
navigati
continu
York, B
vis Mont
de fer e
du grand
La confé
mique d
dans la l
de Rober
ce but,)
nature so

Il es
soirement
faite par
par la com
passé dan

La se
milles, et
du gouver
avec l'ém
Jackson, p
Québec a
avec la m
la section

Les c
de fer de
structures
chemin de
liers, un a
achèvement

Au mo
la ligne d
chemin de
et libre de

La se
l'ouest à tr
Longueuil,
Matilda, Ed