

le parachèvement de ce chemin de fer pour se développer et se peupler. Assurément il est assez difficile dans ce pauvre pays de se procurer des capitaux pour nous venir en aide, sans vouloir agir de mauvaise foi, ou se chicaner sur une question du peu d'importance de celle qui a causé l'embarras actuel, qui ne manquera pas, je le crains, de remettre à un temps éloigné, sinon à complètement empêcher l'exécution d'une entreprise si importante à la cité et à la Province de Québec.

Mon histoire tire à sa fin, mais je ne puis terminer sans reproduire l'éditorial suivant contenu dans le *Globe* hebdomadaire de Toronto, qui se rattache à la cause en question, et intitulé "La Construction de Chemins de fer."

LA CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER.

Le *Globe* de Toronto dit :—On prétend quelquefois que les chemins de fer qui, en grande partie, ont été construits au moyen de boni des municipalités, devraient en permanence appartenir à ceux qui ont ainsi fourni une grande portion des fonds. On peut facilement constater que cette prétention est erronée. Les chemins de fer sont maintenant pour toutes fins pratiques les chemins ordinaires de tout pays qui a des prétentions au progrès et à la civilisation. Sans eux les habitants souffrent de grands désavantages. Plus la population est clair semée, et le pays nouveau, plus ces chemins sont nécessaires, et moins il est probable que l'entreprise soit de suite en état de se suffire à elle-même. L'objet que se propose la grande masse du peuple en venant en aide à un chemin de fer est de construire le chemin et de le tenir en opération. Une fois ce point gagné, ils ont un retour complet pour leur argent. Si le Gouvernement accorde de l'aide, c'est pour la même raison. Mais les actionnaires ordinaires, et ceux qui ont avancé de l'argent sur les