

actuellement la propriété de la compagnie du chemin de fer du Pacifique. D'après la convention ci-dessus, \$1,000,000 d'obligations de terres concédées furent déposées entre les mains du gouvernement comme garanti pour l'amélioration de la ligne passant au Mont Stephen, dans les Montagnes Rocheuses.

Grâce à l'énergie déployée par la compagnie et à l'assistance obtenue par elle du gouvernement, le chemin a été complété beaucoup plus tôt qu'on aurait pu le supposer à une certaine époque. La première pelletée de terre fut remuée par la compagnie le 2 mai 1881 et le dernier boulon fut rivé par la compagnie à Craigellachie, dans la Colombie-Anglaise, le 7 novembre 1885, le travail ayant été complété en 4 ans et 5 mois, ou 6 ans et 6 mois de moins que le temps stipulé en premier lieu. Le chemin fut ouvert à la circulation générale le 28 juin 1886, le premier train de voyageurs laissant Montréal à cette date et arrivant à Vancouver le 4 juillet suivant.

La distance totale entre Callander et Port Moody est de 2,547 milles sur laquelle la compagnie a construit 1,906 milles, savoir : de Callander à Port Arthur, 649 milles, et de Winnipeg à Savona's Ferry, 1,257 milles, et le gouvernement a construit le reste, c'est-à-dire de Port Arthur à Winnipeg, 428 milles et de Savona's Ferry à Port Moody, 213 milles.

Afin de prolonger sa ligne du côté de l'est, la compagnie acheta en 1881, le chemin de fer du Canada Central de Callander à Ottawa, une distance de 224 milles ; en 1882 la partie occidentale du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, entre Ottawa et Montréal, sur une distance de 120 milles : et, en 1885, elle a acquis, par disposition spéciale établie par la loi, le chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec, sur une distance de 159 milles, donnant le chemin de fer continu le plus long possédé par une même compagnie dans le monde entier, la distance de Québec à Vancouver étant de 3,050 milles, répartis ainsi qu'il suit :