

**C. C. SNOWDON & CIE.**

**Marchands de Ferronneries**

AGENTS POUR LA

**COMPAGNIE DE CLOUS DE MONTREAL**

Fabrique de Clous coupés faits du meilleur Fer canadien de Londonderry,

Cette maison est renommée principalement pour le bon marché du Fer blanc et des Tôles qu'elle vend à plus bas prix au comptant que tout autre magasin de la Puissance.

**500, RUE ST-PAUL**

Coin de la Rue St-Pierre

**MONTREAL.**

**LE MONITEUR DU COMMERCE**

Revue des Marchés, de la Finance, de l'Industrie et des Assurances.

Seul journal purement commercial, publié en français sur ce continent, contenant tout ce qui, dans les finances, l'industrie et les diverses branches d'assurance, peut intéresser le commerce canadien et étranger.

Publié tous les vendredis.

ABONNEMENT :

Canada et Etats-Unis.....	\$2.00
Europe.....	18 francs
Un numéro.....	10 cents

BUREAUX 319 RUE NOTRE-DAME,

Coin de la Place d'Armes, Montréal.

Boîte 1198. M. E. DANSEREAU, Gérant,

**LE MONITEUR DU COMMERCE**

MONTREAL, 8 AVRIL 1881.

**L'INFLUENCE DU PACIFIQUE SUR LE COMMERCE.**

Une dépêche de Londres annonçait, ces jours-ci, que le Syndicat du Pacifique canadien avait acheté le Canada Central et avait décidé de construire immédiatement la ligne du Sault Ste-Marie.

On annonce simultanément dans les journaux américains que le chemin de fer de St-Paul, Minéapolis et Manitoba a acheté le chemin de fer de St-Cloud et Minéapolis, dans le but d'exploiter une charte qui va de St-Cloud à Rush City, sur le chemin de fer de St-Paul et Duluth, et qui jouit d'un subside en terre considérable. "Le but du St-Paul, Minéapolis et Manitoba est, disent les journaux américains, de prolonger cette ligne jusqu'au Sault Ste-Marie pour se mettre en relation avec le Pacifique canadien."

En même temps une dépêche d'Ottawa nous annonce que le Canada Central prend les moyens de se relier avec l'Atlantique qui part d'Ottawa et traverse le St-Laurent par le pont du Côteau.

Enfin, les directeurs de l'International,

parmi lesquels on compte les hons. J. H. Pope et Burpee, se sont réunis et ont, eux aussi, décidé de pousser les travaux de leur chemin qui passe par Lennoxville, Mégantic et le Nouveau-Brunswick jusqu'à la mer.

On se rappelle que durant la dernière session l'International a fait modifier sa charte de manière à s'amalgamer avec d'autres chemins de fer.

Quant au chemin de fer de l'Atlantic, plus connu sous le nom du chemin du Côteau, l'entreprise paraît être poussée sérieusement. Voici ce que nous lisons à ce sujet dans le *Boston Journal* :

"Le chemin de fer du Canada et de l'Atlantique est une entreprise d'une grande portée pour Boston et la Nouvelle-Angleterre. La compagnie est tout à fait organisée et les fonds ont été amplement souscrits pour construire tout le chemin depuis Ottawa jusqu'à la ligne du Vermont. Un contrat vient d'être signé avec M. D. C. Lindsay, ex-maire de Burlington, pour construire le chemin d'ici au ter Janvier 1883. L'entrepreneur a une grande expérience et a été heureux dans la construction des chemins de fer. C'est lui qui a bâti les extensions du Vermont Central à Burlington et St-Jean, y compris le tunnel de Burlington. M. Lindsay a déjà localisé le chemin depuis Ottawa jusqu'à Alburgh, Vermont, où doit se faire la jonction avec le Central Vermont. De la capitale canadienne au Côteau Landing, il y a 82 milles. Les 1es sur le St-Laurent rendent la construction du pont facile. De Valleyfield, le chemin parcourt 40 milles pour atteindre Alburgh. D'un bout à l'autre, c'est un terrain de prairies des plus fertiles. Il y a déjà 200 hommes à l'œuvre et bientôt il y aura 1,000 hommes travaillant au chemin. Il y a à peu près 30 milles de terrassements de finis.....

"Les deux plus grandes cours de bois sont à Albany et à Burlington, lesquelles reçoivent quatre cent millions de pieds d'Ottawa par année. Vu le défaut de communications, ce bois passait par Montréal, Sorel, et remontait le Richelieu. On calcule que par le nouveau chemin de fer, 20,000 chars prendront la route de la Nouvelle-Angleterre.

"La cour à bois de Burlington couvre 75 acres carrés et contient 100,000,000 de pieds de bois. Il y a cinq moulins pour redresser le bois et huit pour le fabriquer en différents articles. On y fait pour 200,000,000 de pieds d'affaires par année. Beaucoup d'affaires se font actuellement par Montréal et Boston. J'apprends qu'on vient de signer un contrat pour 500,000 pieds d'Ottawa à Montréal et de là à Boston par le Vermont Central sur un ordre reçu par la compagnie de Shepard & Morse, de Burlington..... Les hommes d'affaires sont d'avis que le nouveau chemin de fer sera la voie pour tout ce commerce, attendu que Burlington ne sera plus qu'à 170 milles d'Ottawa."

Il résulte de tous ces renseignements que MM. Stevens, McIntyre, etc., qui sont les propriétaires du St-Paul, Minéapolis et Manitoba, sont aussi les propriétaires du Pacifique et du Canada Central, et que par l'acquisition de la charte de St-Cloud et Minéapolis ils se trouveront bientôt à posséder une seconde ligne non interrompue depuis St-Boniface jusqu'à Ottawa par le Sault Ste-Marie, avec ce fait remarquable que les deux lignes seront à peu près de la même longueur. Par le Sault Ste-Marie, les distances se comptent comme suit :

St-Boniface à St-Vincent (bâti).....	Milles. 167
St-Vincent à Glendon (bâti).....	155
Glendon à St-Cloud (bâti).....	180
St-Cloud à Rush (subventionné).....	65
Rush à Pacific Junction, près de Duluth (bâti).....	77

Pacific Junction à Montreal River (charte appelée <i>Lake Superior shore line</i> , non entreprise).....	109
De Montreal River à Humboldt (en construction).....	80
De Humboldt à Marquette (bâti).....	26
De Marquette à Mackinaw Junction (30 milles à terminer).....	100
De Mackinaw Junction à Sault Ste-Marie (non entreprise).....	33
Sault Ste-Marie à Nipissing (en construction).....	270
Total.....	1051
Selkirk à Nipissing (par le Pacifique canadien).....	1014

L'achat du St-Cloud et Minéapolis a une signification assez importante, en autant qu'elle indique un commencement de guerre avec le *Northern Pacific* américain qui, comme on le sait, va jusqu'à Duluth. S'il y avait entente, le St-Paul, Minéapolis et Manitoba prendrait le Pacifique américain à Glendon et abrégerait sa route de plus de 60 milles en profitant des 241 milles bâtis pour aller jusqu'à Duluth, à moins que, sans profiter des chemins déjà bâtis, il ne prenne la diagonale et gagne de la sorte à peu près cinquantes milles.

Comme on le voit par le tableau donné ci-dessus, de Duluth part un autre chemin appelé le *Lake Superior Shore Line*, depuis Superior City, près de Duluth, jusqu'à Humboldt, sur le chemin déjà construit de Marquette, Houghton et Ontanagon. De Humboldt à Marquette, il y a 26 milles construits. De Marquette au Détroit de Mackinaw, près du Sault Ste-Marie, le chemin est actuellement à se construire et marche rapidement, en vertu de la charte du Détroit, Mackinaw et Marquette. Il y a déjà trente milles de terminés à l'Est de Marquette et soixante milles qui achèvent. Le premier septembre, toute la ligne sera en opération, en sorte que l'on peut considérer le chemin du Sault Ste-Marie comme une affaire faite. Entre ces deux futurs rivaux la situation se résume donc comme suit :

Milles.	
De Glendon Junction à Nipissing par le Northern Pacific American.....	508
De Glendon Junction à Nipissing par le syndicat canadien.....	659

Ce n'est ni notre droit ni notre affaire de mettre en suspicion les intentions des intéressés dans cette grande bataille; mais comme il ressort des discussions politiques que beaucoup tiennent à voir tout le Pacifique depuis Selkirk jusqu'au lac Nipissing construit par le nord du lac Supérieur, nous croyons pouvoir dire, au moins, qu'on fera bien de surveiller cette portion entre le Sault Ste-Marie et la Baie du Tonnerre (Fort Williams), dont la construction est très dispendieuse et qui n'a jamais encore été même localisée par les ingénieurs. Il est évident, dans tous les cas, qu'au point de vue pratique le Syndicat n'a pas d'intérêt extraordinaire à la construire, puisque sa route sera aussi courte et plus rémunérative par le Sault Ste-Marie. D'un autre côté,