

"canaux pour transporter l'excédant jusqu'au bord de la mer. La production du nord-ouest semble être arrivée à un développement tel que le transport ne pourra désormais se faire que par les grandes voies naturelles de communication. Pendant deux années consécutives, l'ouest a fourni aux canaux et aux chemins de fer plus de cent millions de minots de grain, outre d'immenses quantités d'autres produits et un nombre considérable de bêtes à cornes et de porcs. On ne pourra faire face à cette augmentation de commerce qu'en utilisant le débouché naturel des lacs. Le St. Laurent fournit à la région qui borde les lacs un débouché vers la mer."

Nous croyons qu'il n'y a plus de doute nulle part aujourd'hui sur la supériorité absolue de la voie naturelle de notre beau et grand fleuve.

Il y a pourtant des obstacles à surmonter. Le St. Laurent n'est pas navigable dans toute sa longueur, il est coupé de rapides et de chutes qui arrêtent les vaisseaux dans leur cours.

Pour les éluder, il a fallu construire des canaux comme ceux de Cornwall, de Lachine, de Beauharnois, des Galops et enfin de Welland, qui est le plus important de tous.

Le canal Welland a été creusé pour éviter la chute de Niagara et relier le lac Ontario au lac Eri.

C'est en 1816 qu'il fut d'abord question d'établir cette communication. Un comité des deux chambres de la province du Haut-Canada fit rapport sur le canal et sur l'amélioration générale de la navigation intérieure. Après divers ajournements la législature passa un acte incorporant une compagnie qui promettait d'établir la communication désirée au moyen d'un canal et d'un chemin de fer.

Le premier coup de pelle fut donné le 30 novembre 1824. Mais bientôt le projet primitif fut abandonné. En 1826 la compagnie se mit à l'œuvre avec un capital nominal de \$800,000. L'année suivante elle obtint la permission de contracter un emprunt de \$100,000, et du gouvernement impérial la promesse de contribuer pour un neuvième aux frais de construction. En 1827, le gouvernement du Haut-Canada souscrivit \$200,000 au fonds capital de l'entreprise et celui du Bas-Canada \$100,000. Les autorités impériales firent don de 13,000 acres de terre et subséquemment prêtèrent \$200,000 à la compagnie à 4 p. 100 d'intérêt.

Un éboulement de terre dans l'excavation de la grande tranchée obligea la compagnie à abandonner la rivière Welland comme source d'alimentation pour prendre la grande rivière. Les travaux furent poussés avec énergie, et au mois de novembre 1829, une goëlette de 85 tonneaux remonta le canal du lac Ontario à la rivière Welland. La compagnie demanda un octroi de \$100,000 qu'elle obtint, ainsi que la permission d'élever son capital à \$1,200,000. Elle proposa aussi des modifications au plan primitif. Elles furent acceptées en 1831 par le gouvernement qui prêta \$200,000. C'est en 1833 que les travaux furent achevés.

En 1841, le gouvernement devint seul propriétaire par l'achat des actions privées, et le canal passa sous le contrôle du département des travaux publics.

A cette époque le gouvernement avait dépensé pour le canal une somme totale de \$1,851,427. Divers travaux furent encore exé-

cutés qui le mirent dans l'état où il est aujourd'hui.

Le canal Welland a une longueur totale de 27 milles et 1100 pieds. Il compte trois paires d'écluses d'eau, 27 écluses d'ascension, avec 104 pieds d'eau sur les seuils. La somme dépensée à son creusement était de \$7,638,239 au 1er juillet 1867.

Or, le canal Welland aussi est devenu insuffisant pour les besoins du trafic, sa profondeur n'est pas assez grande pour le tonnage de la plupart des navires qui font le commerce sur les lacs. Et c'est ce qui empêche le commerce de l'Ouest de prendre davantage la route du St. Laurent.

Le trafic du canal s'est élevé de 820,000 tonneaux en 1849 à 2,500,000 tonneaux en 1869, c'est-à-dire qu'il a presque doublé. Mais cet accroissement a eu lieu surtout dans les huit premières années, car de 1857 à 1869 le tonnage n'a augmenté que de 118,680 tonneaux. C'est bien peu pour un espace de 12 ans. La raison de cet état stationnaire est facile à trouver: c'est que le tonnage de la plupart des vaisseaux qui visitent les lacs est trop élevé pour la profondeur du canal. La chambre de commerce d'Oswego prétend que les trois quarts des navires ne peuvent y passer. Il faut donc prendre sans retard les mesures nécessaires pour fournir aux produits de l'ouest le moyen d'atteindre le port de Montréal.

Mais quelles mesures vaut-il mieux adopter? Elargir et approfondir le canal Welland ou canaliser l'Ottawa? C'est ce que nous examinerons dans un prochain article.

NOUVELLE INVENTION.

Nous apprenons qu'une nouvelle compagnie est en voie de formation pour la manufacture des chaussures. Il s'agit d'utiliser une invention séante destinée à réduire considérablement le prix de revient des chaussures.

L'industrie de la fabrication du cuir et de sa transformation en bottes et souliers a pris à Montréal des développements incroyables. Elle emploie un capital de plusieurs millions et fournit un travail rémunérateur à sept ou huit mille personnes.

Les fabricants de Montréal approvisionnent non seulement les provinces britanniques, mais exportent encore leurs produits dans les Indes et l'Amérique du Sud.

Il y a quelque vingt ans, la plus grande partie des chaussures nous venaient des Etats-Unis. Un droit de 20 par 100 imposé sur l'importation du cuir manufacturé, l'augmentation du prix de la main-d'œuvre causée par la guerre civile et les perturbations financières qui en furent la suite, tournèrent la balance.

Aujourd'hui nos industriels rivalisent avantageusement avec les américains sur tous les marchés et remportent même sur eux des avantages sensibles.

On conçoit que toute amélioration qui a pour effet de diminuer le prix de revient, donnera une nouvelle chance aux fabricants canadiens de supplanter leurs concurrents en vendant à plus bas prix un article de qualité égale, sinon supérieure.

Or, on calcule que la nouvelle invention occasionnera une épargne équivalant dans l'état actuel des choses, à \$300,000 par année!

Ceux qui sont dans le commerce du cuir

savent que dans l'opération du coupage des semelles, il se perd une quantité considérable de cuir. Il y a deux ans un procédé fut inventé qui produisit de bons résultats économiques. Mais le plus grand et le meilleur a été d'amener l'invention d'un autre procédé connu sous le nom de *Short die*.

Il serait difficile sinon impossible d'en donner une bonne description sans un diagramme les faits parleront assez haut d'eux-mêmes.

En voici quelques uns: Une commission composée de MM. Boivin, Donovan et Mullarky, tous fabricants émérites de cette ville, fut chargée d'examiner le nouveau procédé. Dans leur rapport les commissaires racontent qu'ils ont fait l'expérience suivante.

Deux côtés de cuir à semelles de Buenos-Ayres de poids et de dimensions égaux furent découpés, l'un suivant l'ancien procédé; l'autre d'après le procédé nouveau.

Le premier a rendu vingt deux paires de semelles et le dernier vingt huit paires et demie. Il a donc entre les deux une différence de 15 à 20 pour 100.

D'un autre côté, la mode s'introduit généralement de remplacer les talons de cuir par des talons de bois qui sont à la fois plus légers, plus durables, plus hygiéniques et qui coûtent moins cher.

Ce qui amène la commission à dire en concluant son rapport:

"Après avoir pesé avec soin les deux systèmes, nous sommes certains qu'il y a un gain de 25 à 30 par cent en faveur du double die; ce gain, naturellement, est sur cette partie du cuir qui sert à faire les semelles extérieures, et nous sommes d'opinion que les bottes et souliers faits avec des semelles par morceaux sont aussi solides et donneront autant de satisfaction que ceux faits avec des semelles longues."

Quand le nouveau procédé sera généralement adopté, ce qui ne peut guère retarder, on peut s'attendre à voir l'industrie de la manufacture des chaussures prendre des proportions encore plus colossales que par le passé. C'est déjà une industrie dont les perspectives sont les meilleures.

Ajoutons en terminant que les brevets ont été achetés par M. Childs, de Montréal et Woodley de Québec. La compagnie qu'ils sont en voie de former ne tardera pas, croyons-nous à s'organiser et à commencer les opérations.

LES MAÎTRES DE POSTE.

Il y a des maîtres de poste qui n'ont pas de chance et dont l'hostilité contre une entreprise s'accuse d'une manière trop évidente.

De ce nombre est celui de St. Thomas de Montmagny. En recevant les numéros du *Négociant* ce Monsieur n'a eu rien de plus pressé que de nous informer que tous ceux à qui le journal était adressé l'avaient refusé.

Or, il se trouvait précisément qu'un marchand de l'endroit s'était abonné directement à l'un des propriétaires et ne pouvait avoir refusé le journal.

Nous allons communiquer immédiatement ce fait à Monsieur l'Inspecteur des Postes, espérant qu'il nous fera bonne et prompt justice.

A ce propos nous prions MM. les maîtres de poste de vouloir bien remettre sans retard à qui de droit les numéros que nous adressons. Les marchands vont chaque jour au bureau de