

AVIS

M. C. B. Marceau, 65 Oregon avenue, Chicago, Ill., qui s'occupait de la circulation de l'Album Universel, à :

Chicago,
Kankakee,
Bourbonnais,
Beatrice,
Bradley,
Pullman,
Aurora,
villes de l'Illinois, n'est plus notre agent, Nos lecteurs et dépositaires de ces villes sont désormais priés de traiter directement avec l'administration de l'Album Universel, 51 rue Ste Catherine-Ouest, Montréal, P. Q., Canada.

AVIS est donné au public qu'en vertu de l'Acte des Compagnies 1902, il a été délivré, sous le Seau du Secrétaire d'Etat du Canada, des Lettres Patentes en date du 12 octobre constituant en corporation Archibald de Lery Macdonald, gentilhomme, du village de Rigaud, dans la province de Québec; Henri Alexandre Abdon Brault, notaire; Jacques Brault, agent; Tancred Mongenais, agent; Auguste Rinfret, avocat, tous de la ville de Montréal dans la province de Québec, pour les fins suivantes :

(a) Pour acheter et vendre des grains et des céréales de toutes espèces et pour manufacturer, vendre et acheter de la farine et des autres aliments manufacturés avec des grains et des céréales et bâtir, acheter, louer et opérer des moulins, des éleveurs, des bâtisses pour la production et mettre en entrepôts les grains et céréales et tous les produits qui peuvent en être manufacturés, pour acheter, vendre et commercer dans les produits des moulins et manufactures de grains et céréales en tout état.

(b) Faire le commerce de marchands de bois et de propriétaires de scieries, de moulins à pulpe et à pâte à papier et de moulins à papier et manufacturer, vendre, acheter et exploiter tous les produits de ces moulins.

(c) Etablir, posséder et exploiter des moulins pour carder la laine et autres produits semblables et finir les étoffes.

(d) Produire de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice requise pour les fins de la Compagnie et construire et entretenir tous travaux, stations, engins et les machines et appareils nécessaires à la production et à la distribution de l'électricité avec le droit de vendre le surplus de l'électricité dont la Compagnie ne se servira pas pour son commerce ou en disposer en toute autre manière — pourvu que ce droit soit sujet à toutes les lois provinciales et à tous règlements municipaux adoptés sur ce sujet lorsque la Compagnie l'exercera en dehors de ses propriétés.

(e) Pour faire des demandes, acheter ou acquérir de quelque manière tout brevet d'invention ou invention, marques de commerce, droits d'auteur ou privilèges semblables relatifs aux affaires de la Compagnie et vendre et disposer de ces choses comme il sera jugé à propos.

(f) Etablir des agences pour toutes les lignes d'affaires de cette Compagnie et avoir des agences dans chacune de ces lignes.

(g) Se fusionner avec toute personne ou personnes ou compagnie exerçant une industrie de même nature, disposer de tout l'actif de cette compagnie sujet aux dispositions de l'Acte des Compagnies 1902; acheter et acquérir toute industrie de même nature et les payer en deniers, obligations ou actions acquittées de cette Compagnie.

(h) Acquérir par achat, loyer ou autrement détenir les propriétés mobilières et immobilières qui pourraient être jugées nécessaires pour les fins de l'industrie de la Compagnie et les exploiter, tels que fabriques, magasins, entrepôts et maisons de pension.

(i) Acheter pour la somme de \$50,000 ou moins, comme il sera convenu, la propriété suivante: un moulin à farine, à carder, à scier le bois, etc., étant le numéro 98 des plan et livre de renvoi officiels du cadastre du comté de Vaudreuil pour le village incorporé de Rigaud, avec ses dépendances, clientèle, chalands, marques de commerce et tous ses accessoires et d'en payer le prix en tout ou en partie en obligations, débiteurs ou actions acquittées de cette Compagnie.

La Compagnie exercera son industrie par tout le Canada et ailleurs sous le nom de "La Compagnie des Moulins de Rigaud" à responsabilité limitée, avec un capital de cent cinquante mille piastres divisé en mille cinq cents actions de cent piastres chacune, et le bureau-chef de ladite Compagnie sera au village de Rigaud, dans la province de Québec.

Daté au bureau du Secrétaire d'Etat du Canada, ce 12e jour d'octobre 1906.

R. W. SCOTT,
A. L. RINFRET, Secrétaire d'Etat.
118 rue St Jacques.

On demande à acheter un numéro 1145 de l'Album Universel que nous échangeons contre valeur.

A TRAVERS LE CANADA

(Suite)

L'on peut encore acheter des "homesteads" ou terres de colonisation sur la rive des lots déjà concédés et actuellement en culture à l'est de la Rivière Rouge, entre les lacs Winnipeg et Manitoba, et dans les districts où sont situées les vallées du lac Dauphin et du lac aux Cygnes. Des lignes de chemins de fer, aboutissant toutes à la ligne transcontinentale, sillonnent toutes ces régions et facilitent le transport des marchandises et des produits agricoles. Le sol est propice à la culture mixte; il y a abondance de foin et d'eau, sans compter le bois de construction à proximité.

Il y a dans la province un vaste champ d'exploitation offert aux cultivateurs expérimentés ayant assez d'argent pour faire face aux besoins de la première année. Les premiers colons du Manitoba appartenaient à cette classe de fermiers; ils amenaient avec eux des bestiaux en nombre considérable et possédaient assez d'argent pour subvenir aux nécessités pressantes de la première installation. Le coût de transport aujourd'hui n'est pas le tiers de ce qu'il était en 1880, car, à cette époque, l'on était obligé de passer par les Etats-Unis. Le coût du bois de construction est diminué de moitié et les articles nécessaires à la vie se vendent à des prix raisonnables. Un colon ayant un capital de \$1,000 peut aujourd'hui se procurer ce qui aurait coûté \$2,500 aux premiers habitants, et il a de plus l'avantage de disposer des produits de sa ferme sur place, car il est à quelques milles seulement d'une gare de chemin de fer. Le prix des terres de colonisation (et il y en a des millions d'acres à vendre à bonnes conditions) varie de \$5 à \$30 l'acre.

Les nouveaux venus trouvent quelquefois l'occasion de louer une ferme pour un an ou plus dans les districts colonisés en premier lieu, ce qui leur permet d'attendre le temps propice pour se choisir une terre à leur convenance. Le prix de ces loyers dépend absolument de la valeur des améliorations et de la qualité du sol. Ordinairement, l'on se procure ces loyers pendant l'hiver ou de bonne heure le printemps. Il y a un grand nombre de cultivateurs, riches aujourd'hui, qui ont commencé leur carrière dans l'Ouest par ce moyen, et ont occupé des terres à loyer jusqu'au moment où ils ont trouvé les ressources et l'occasion de s'établir sur un "homestead" ou d'acheter des terres de colonisation.

En outre des forêts de la province et de ses environs, l'on peut se procurer du charbon en abondance, car il existe des couches profondes et à peu près inépuisables de houille entre la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses, sur une superficie de 63,000 carrés.

La législature du Manitoba a conclu des arrangements par lesquels le prix du charbon est réglementé. Ce combustible se vend de \$2.50 à \$5 la tonne. Les facilités extraordinaires de transport offertes par les compagnies de chemins de fer, contrôlées dans la mesure du possible par le gouvernement local, assurent aux habitants du Manitoba une source inépuisable de combustible facile à extraire et à bon marché.

Le gouvernement manitobain, dans le but de protéger les colons, a promulgué une loi très large exemptant de saisie, si la propriété n'est pas hypothéquée, un certain nombre de chevaux, de bestiaux, de cochons et de volailles, des meubles de ménage et des provisions suffisantes pour une année, de sorte que le colon malheureux qui a subi des pertes, soit pour cause de maladie ou pour d'autres raisons, ne peut pas être dépossédé, mais obtient le temps nécessaire pour payer ses dettes, tout en étant capable de vivre en attendant le moment de se remettre à flot. S'il désire emprunter de l'argent pour se libérer, il trouvera des sociétés de prêt qui lui fourniront de l'argent à des conditions faciles et peu onéreuses.

Dans la province de Québec, où la superficie des terres varie de 90 à 160 arpents, les cultivateurs ont construit des granges pour mettre leurs récoltes. Ces dépendances de la ferme remplissent toutes les conditions voulues par l'exiguïté des propriétés. La récolte mise à l'abri, ils attendent la morte saison, et le battage du grain s'opère, pour ainsi dire, à temps perdu.

Au Manitoba, ce n'est plus la même cho-

se. L'énorme quantité de grain récolté exigerait des constructions trop grandes, et coûterait, rien qu'en charroyage, des sommes considérables qu'il est inutile de dépenser de cette manière. Aussi a-t-on pris d'autres moyens de faire le battage. De nombreuses équipes d'ouvriers, servant de puissantes machines à battre, parcourent la région en s'arrêtant à chaque ferme. Ces hommes couchent dans une espèce de roulotte traînée par la force motrice de la machine qui met la batteuse en mouvement. Il y a cependant un grand nombre de fermiers ayant des récoltes suffisantes pour se procurer leurs propres machines à battre. Le moulin est installé près des meulons amoncelés, chaque homme à sa place et à son emploi. La paille s'entasse d'un côté, et le grain tombe automatiquement dans des sacs qui sont immédiatement transportés à la gare la plus rapprochée où la moisson est classée et emmagasinée dans les éleveurs en attendant les convois de chemins de fer qui la transporteront dans toutes les parties du monde.

Vous me pardonnerez la longueur de cette description du Manitoba, mais comme cette province est le prototype de toutes les autres régions de l'Ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses, où le pays change d'aspect et de sources de richesse, je passerai rapidement à travers ces provinces en n'indiquant que leur topographie et en ne mentionnant que les noms des centres les plus importants de cette contrée. Je crois utile, cependant, de vous donner ici l'opinion du chef de l'Etat, Sir Wilfrid Laurier, sur les avantages que cette zone immense offre à nos habitants actuels et futurs. Cette opinion me fut transmise en 1896, quelques mois après l'avènement du parti libéral au pouvoir.

Vers le mois de septembre de cette année 1896, j'étais allé à Ottawa pour une raison ou pour une autre. Après avoir terminé les affaires qui m'appelaient à la capitale, je fis demander à l'honorable premier ministre l'honneur et la faveur d'une entrevue qu'il m'accorda avec sa bienveillance habituelle. Les civilités ordinaires échangées, M. Laurier aborda le sujet favori de ses entretiens avec ses partisans politiques; la grandeur future et l'avenir glorieux des territoires de l'Ouest, que son gouvernement avait l'intention de développer jusqu'à ses extrêmes limites. Il entra dans des détails circonstanciés, fit une description enthousiaste de tous les avantages qu'offraient ces plaines encore incultes pour la plupart et presque inhabitées, si ce n'est par des missionnaires, des sauvages et des bêtes féroces. J'avoue que j'étais incrédule, et que je pouvais mon incrédulité jusqu'au point de laisser percer un soupçon de sourire sous ma forte moustache; ce sourire ne passa pas inaperçu, du moins si j'en juge par une certaine froideur qui s'est manifestée à mon égard depuis cette époque de la part de mon chef de parti. Il ne connaissait pas les raisons que je pouvais invoquer pour justifier ce soupçon de sourire, et je ne les lui ai jamais dites, mais du moment que j'en trouve l'occasion, je ne puis faire autrement que de les donner.

En ma qualité de journaliste, j'avais rencontré à Toronto les volontaires du Col. Williams, les "Midland Boys", et les soldats du "Queen's Own", retour de l'Ouest, où ils étaient allés combattre, en 1885, lors de la rébellion de Riel et des Métis. Quelques années plus tard, à Montréal, j'avais rencontré des volontaires du 65ème, qui racontaient des histoires épouvantables de misères endurées à la poursuite de Poundmaker et de ses acolytes, de marches forcées à travers des marais d'eau boueuse et des fourrés inextricables, sans compter les angoisses de la faim et de la soif dues au peu de prévoyance du commissariat de l'expédition. Tous ces faits réunis ne m'avaient pas enthousiasmé outre mesure, et me rendaient sceptique à l'égard des futurs trésors recelés dans ces endroits que je croyais réfractaires à toute civilisation. Je me trompais, voilà tout, et j'avais des motifs assez sérieux pour me permettre au moins le doute.

Néanmoins, les paroles de l'honorable M. Laurier m'avaient donné à réfléchir, et je commençai à me renseigner en parcourant les brochures publiées par le Pacifique et par le gouvernement — une littérature sèche, généralement — et petit à petit je changeai d'opinion, à tel point que je suis devenu plus optimiste que Sir Wilfrid Laurier, et je crois sincèrement qu'à une époque assez rapprochée, grâce à l'accroissement de la population dans l'Ouest, l'influence des vieilles provinces sera contrebalancée par celle de ce jeune pays.

UN CANADIEN

(A suivre)

Tel. Est 2224 **GIRARDOT** Restaurateur Français
DINER ET SOUPER 35c
ESCARGOTS 40c LA DOUZAIN. PATISSERIES FRANÇAISES
1878, RUE STE-CATHERINE, (Coin St-Justin.)



Tél. Bell EST 2141

Tél. des Marchands 904

Gare coin des rues Moreau et Ste-Catherine

Commençant le 20 mai 1906

DEPART DES TRAINS COMME SUIT — Semaine

9.00 A. M. Du à l'Assomption à 9.40 a. m., Joliette, 10.24 a. m., L'Epiphanie, 9.57 p. m., Shawinigan Falls, 1.05 p. m., Québec, 7.40 p. m.

4.30 P. M. Pour l'Epiphanie, Joliette, Saint-Cuthbert, Shawinigan et Grand'Mère.

6.00 P. M. Pour l'Epiphanie, l'Assomption, Joliette, Ste-Julienne, New-Glasgow et St-Jérôme.

9.15 A. M. DIMANCHE SEULEMENT. Pour Joliette, Shawinigan Falls, etc.

Les trains arrivent à Montréal, à 8.50 a. m., 11.40 a. m., 5.35 p. m., les jours de semaine, et 8.40 p. m. les dimanches.

GUY TOMBS,

Agent Général des Passagers,

EDIFICE DE LA BANQUE IMPERIALE,

MONTREAL

GRAND TRUNK

RAILWAY SYSTEM

MONTREAL—TORONTO

Départ de Montréal, *9.00 a. m., *19.45 a. m., *8.00 p. m., *10.30 p. m. Arrive à Toronto: *12.20 p. m., *19.20 p. m., *6.10 a. m., *7.00 a. m.
Elegant wagon salon café sur le train de 9.00 p. m. Wagon lits Pullman sur les trains de 8.00 a. m. et 10.30 p. m.

MONTREAL—OTTAWA

Quitte Montréal, *8.00 a. m., *9.40 a. m., *4.10 p. m., *7.30 p. m.
Arrive à Ottawa, *11.00 a. m., *12.40 p. m., *7.10 p. m., *15.30 p. m.
Quitte Ottawa, *8.35 a. m., *3.30 p. m., *5.00 p. m., *10.30 p. m.
Arrive à Montréal, *11.35 a. m., *6.30 p. m., *8.00 p. m., *10.15 p. m.
Wagon Pullman Buffet sur le train qui part à 8.00 a. m. de Montréal, et celui de 5.00 p. m. d'Ottawa. Wagons-salons sur tous les trains entre Montréal et Ottawa.

FAMEUX PARC ALGONQUIN

Parry Sound (Rose Pt.), Endroits sur la Baie Georgienne
Ceux qui désirent visiter les endroits ci-dessus peuvent partir de Montréal à 8.00 a. m. tous les jours excepté le dimanche. Wagon Pullman Buffet direct sur le train ci-dessus.

PORTLAND—OLD ORCHARD

Quitte Montréal, *8.01 a. m., *8.15 p. m. Arrive à Portland, *5.45 p. m., *6.40 a. m. Arrive à Old Orchard, *6.32 p. m., *7.35 a. m.
Service de wagons-lits et chars palais, entre Montréal et Portland et jusqu'à Old Orchard.
Elegant service de wagons-buffets sur les trains du jour entre Montréal et Portland.

BUREAUX DES BILLETS EN VILLE : 137, rue St-Jacques, Tél. Main 460 et 461 ou à la Gare Bonaventure.

LE PACIFIQUE CANADIEN

Les trains partent de Montréal,

DE LA GARE WINDSOR

BOSTON, LOWELL, *9.00 a. m., *7.45 p. m.
SPRINGFIELD, HARTFORD, *7.45 p. m.
TORONTO, CHICAGO, *9.30 a. m., *10.00 a. m.
OTTAWA, *8.45 a. m., *9.40 a. m., *10.10 p. m., *4.00 p. m., *9.40 p. m., *10.10 p. m.
SHERBROOKE, *8.30 a. m., *4.30 p. m., *7.25 p. m.
HALIFAX, ST. JOHN, N. B., *7.25 p. m.
ST. PAUL, MINNEAPOLIS, *10.15 p. m.
WINNIPEG, CALGARY, *9.40 a. m., *9.40 p. m.
VANCOUVER, *9.40 p. m.

DE LA GARE VIGER

QUEBEC, *8.55 a. m., *2.00 p. m., *11.30 p. m.
TROIS-RIVIERES, *8.55 a. m., *2.00 p. m., *15.15 p. m., *11.30 p. m.
OTTAWA, *8.20 a. m., *5.45 p. m.
JOLIETTE, *8.00 a. m., *8.55 a. m., *5.00 p. m.
ST-GABRIEL, *8.55 a. m., *15.00 p. m.
ST-AGATHE, *8.45 a. m., *9.15 a. m., *4.45 p. m.
NOMININGUE, *8.45 a. m., *9.15 a. m., *4.45 p. m.

* Quotidien. † Quotidien, excepté les dimanches. ‡ Mar., jeu. et sam. § Dimanche seul. † Quotidien excepté le samedi. †† Samedi seul.
A. E. LALANDE, agent des passagers pour la ville, Bureau des billets de la ville, 129, rue Saint-Jacques, voisin du Bureau de Poste, Montréal.
Billets de passage pour steamers sur l'Atlantique et le Pacifique.