

LES NOUVEAUX CHEMINS DE FER AU CANADA

La distance de Londres à New-York est de 3,600 milles. C'est à peu près le double de la distance entre Londres et Saint-Petersbourg. Entre la côte orientale du Dominion sur l'Atlantique et la côte occidentale sur le Pacifique, il y a à peu près la même distance qu'entre Londres et New-York, c'est-à-dire 3,600 milles. Au milieu de cette longue étendue de terres se trouve la ville de Winnipeg.

Or toutes les terres à blé du Canada se trouvent à l'ouest et au nord de Winnipeg.

Le Canada possède un splendide réseau de voies navigables naturelles, par le St-Laurent et par la série des Grands Lacs qui le séparent des Etats-Unis. Les paquebots qui ont franchi l'Océan peuvent remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal. De là, des bâtiments d'un moindre tonnage et d'un moindre tirant d'eau remontent le cours supérieur du Saint-Laurent et la série des lacs jusqu'aux deux ports jumeaux de Port-Arthur et de Fort William, situés en territoire canadien, à la tête du Lac Supérieur. De là à Winnipeg, il y a à parcourir 345 milles par terre, et cette distance est actuellement franchie par chemin de fer.

Les voies navigables du Canada sont malheureusement gelées, et par là rendues inutilisables pour la navigation, pendant une partie de l'hiver. Alors voici le problème qui se pose pour les producteurs de l'immense quantité de blé, quantité toujours plus grande d'année en année, qui se récolte à l'ouest et au nord de Winnipeg. Comment faire arriver la récolte des grains des champs de blé situés à l'ouest et au nord de Winnipeg aux paquebots pouvant la porter à travers l'Océan, entre le temps de la moisson et le moment de la clôture de la navigation, c'est-à-dire bon an mal an, en une période de trois mois?

M. James Hill, le véritable créateur du réseau de chemins de fer desservant l'extrême nord des Etats-Unis à l'ouest du Lac Supérieur et du Haut-Mississipi, a, dit-on, un projet tout prêt: construction d'un canal du Lac Supérieur à Winnipeg par le lac Rainy, le lac des Bois et la rivière Winnipeg; continuation de ce canal de là par la rivière Winnipeg au lac Winnipeg qui s'étend à une grande distance vers le nord, et construction d'un canal entre le lac Winnipeg et la baie d'Hudson par la rivière Nelson.

M. Hill déclare volontiers que la baie d'Hudson et le Lac Supérieur seront reliés par ce canal projeté, bien avant que le percement du canal de Panama soit terminé.

On entrevoit déjà la ligne de steamers qui fera le service entre la Grande-Bretagne et la baie d'Hudson par les Grands

Véritable Blanc de Plomb B. B. de Brandram



Est connu depuis longtemps comme le meilleur Blanc de Plomb que le monde produise. Il est sans égal pour . . .

la **BLANCHEUR**,
la **FINESSE**,
et la **CONSISTANCE**,

et couvre plus de surface que tout autre Blanc de Plomb. C'est le seul Blanc de Plomb employé dans les . . .

PEINTURES LIQUIDES

"ANCHOR"

ou

"ANGLAISES"

Ce qui en fait des leaders sur le marché. . . .

Manufacturé par

Henderson & Potts Co.,

LIMITED.

MONTREAL et WINNIPEG.

Lacs et le lac de Winnipeg, pendant une certaine période de l'année.

En attendant que ce rêve soit réalisé, il faut que des chemins de fer transportent la récolte de blé des champs de production à Winnipeg, de là à la tête de la navigation, soit à Port-Arthur et à Fort William, quand les eaux seront liquides, et jusqu'aux ports de l'Océan Atlantique, quand les eaux seront gelées.

Il y a peu de temps encore, une seule grande voie desservait l'ouest du Dominion, c'était le Canadian Pacific. En ce moment, deux voies nouvelles sont en cours de construction, le Canadian Northern et le Grand Trunk Pacific. La première de ces nouvelles entreprises a déjà construit 3,500 milles, la construction de la seconde est à peine commencée. Jetons aujourd'hui un regard d'ensemble sur le processus de constitution du réseau canadien tout entier.

En 1835 il n'y avait pas encore de voies ferrées au Canada. Il y en eut 16 milles en 1836, et il y en a actuellement 20,500 milles en exploitation.

Deux des lignes existantes appartiennent au gouvernement, l'Intercolonial Railway et le Prince Edward Island Railway. L'ensemble du réseau, ces deux lignes exceptées, est réparti entre 91 entreprises distinctes.

Le Canadian Pacific possède ou contrôle 8,700 milles, le Grand Trunk 3,600, le Canadian Northern 1,880, l'Intercolonial 1,438. C'est 15,500 milles, appartenant à trois compagnies et à l'Etat, sur un total de 20,500 milles.

L'ensemble des lignes appartenant aux compagnies représente un capital de \$1,246 millions, un matériel roulant de 2,906 locomotives et 94,000 wagons, et des recettes brutes de \$106 millions.

Le Grand Trunk Pacific en cours de construction aura une longueur de lignes [y compris tous les embranchements projetés] de 5,000 milles. Le réseau du Canadian Northern comprendra 5,300 milles dont 3,500 sont déjà construits. Le Canadian Pacific a encore 1,500 milles environ à construire.

M. James Hill, d'autre part, en attendant qu'il réalise son projet d'un canal de Port-Arthur à la baie d'Hudson, est résolu à envahir le sud-ouest du Canada par un grand nombre de lignes dirigées des points de son propre réseau américain qui longe la frontière canadienne depuis les lacs jusqu'au Pacifique.

On prévoit que la dépense pour les nouveaux chemins de fer au Canada sera de plus de \$300,000,000 pendant les cinq prochaines années.—[La Gazette Commerciale.]

Il y a plus de chances de perdre de l'argent par une mauvaise publicité ou une publicité mal combinée qu'à aucune époque antérieure: c'est là un fait non moins positif.