## PROJET DE BATEAUX TRANSBORDEURS

Quelques journaux signalaient ces jours-ci la présence à Québec de M. Arthur Piers, gérant du service des transports maritimes de la Compagnie du Pacifique, et du Capitaine Boynton, de St-Ignace, Michigan, venus pour étudier sur place la possibilité d'établir entre Québec et Lévis, un service de bateaux transbordeurs capables de porter dix wagons de chemin de fer à la fois.

La nouvelle est bonne, pour peu que le projet ne soit pas lancé pour contrecarrer celui du pont. Elle nous fait plaisir pour un autre motif : nous y voyons un premier effet de la campagne que nous avons entreprise pour améliorer les communications de terre entre Québec et le reste du continent.

L'idée d'un service de bateaux transbordeurs n'est pas neuve ; elle est déjà venue sur le tapis il y a quelques années, en travers du projet de pont. Si le Pacifique veut faire les frais de cette entreprise, il en est bien maitre et nous lui souhaitons bonne chance. Mais nous avons nos doute sur la praticabilité de ce système usité, parait-il, sur les traverses de l'Ouest.

Ce qu'il faut à Québec, ce sont des communications constantes dans toutes les directions, en toutes saisons, et à toute heure de la nuit comme du jour. Un service interrompu après 5 heures du soir, pendant les trois mois de grand froid, et parfois pendant plusieurs jours au milieu de nos grandes tempêtes, serait incomplet, et par conséquent non satisfaisant.

Les bateaux-passeurs du Pacifique pourront-ils faire le service en tout temps, nuit et jour, hiver comme été ? Le service sera-t-il indépendant des marées, qui n'existent pas dans l'ouest, où on le dit en usage ? Quand le St-Laurent charrie des glaces à pleins bords, l'abordage sera-t-il toujours possible aux points de raccordement ? Si le fleuve gèle, le service ne sera-t-il pas interrompu ? Nous avons toute confiance en l'industrie moderne, mais nous doutons qu'elle puisse inventer des engins portatifs capables de frayer un chemin à d'aussi lourds pontons à travers des glaces dont l'épaisseur atteint jusqu'à 4 ou 5 pieds. Parfois même le fleuve est barré d'amoncellements de glace, petits icebergs de 15 à 20 pieds d'épaisseur, absolument infranchissables.

Ce sont là des questions sur lesquelles nous n'avons pas eu le loisir de consulter l'avis des hommes du métier, et nous n'aimons pas à nous prononcer à l'aveugle.

Mais il faut avouer qu'il y a de quoi créer des doutes sérieux sur les possibilités d'exécution du projet en question.

C'est notre humble avis que la compagnie du Pacifique agirait plus sagement en se rangeant au projet québecquois consistant dans la construction d'un grand pont, qu'elle pourrait utiliser en tout temps sur un pied d'égalité avec tous les autres chemins de fer. On voit à Boston, New-York et ailleurs les grandes compagnies se coaliser pour bâtir à frais communs d'immenses gares dites *Union Stations*, pourquoi n'aurions nous pas ici un grand *Union Bridge* ?

En tout cas, l'incident est bien fait pour stimuler le zèle de la Compagnie du Pont de Québec. Loin de l'arrêter dans son œuvre, il lui démontre éloquemment que son devoir est de marcher.

———— .o: ————

## QU'EN FERONS-NOUS ?

Un gros point d'interrogation se dresse à nos yeux chaque fois que nous parcourons les fourmilières commerciales de Québec.

Des centaines et des centaines de jeunes hommes s'agitent derrière les comptoirs des maicons de détail de St-Roch et de la Haute-Ville.

Dans quelques années, ce seront des hommes murs ; et derrière eux arrivent d'autres générations de commis qui les poussent dehors et les remplaceront bientôt. Ce seront demain autant de chefs de famille auxquels ne suffira plus même le maximum du salaire de commis. Il faut penser à eux. Qu'en ferons-nous ! Il n'y a pas à dire, la carrière commercial commence à être encombrée presque autant que les professions libérales. Nous avons prêché l'enseignement commerciale par substitution au cours d'études classiques. Nos vœux sont déjà comblés. Il faut trouver autre chose.

Il est évident, d'abord, que les écoles de tenue de livres et d'arithmétique ne suffisent plus. Pour compléter l'éducation de la jeunesse, il faut maintenant lui ouvrir des écoles de sciences appliquées aux arts industriels, afin de former une génération d'ouvriers compétents, ce que les Anglais appellent *skilled labor*, former des ingénieurs, des spécialistes, en état de diriger eux-mêmes l'exploitation des ressources naturelles du pays, au lieu d'importer des étrangers à grands frais à cette fin.

Mais, en attendant, il importe de pourvoir à l'avenir de cette légion de teneurs de livres, de vendeurs, d'expéditeurs, qui se pressent derrière les comptoirs. Ce n'est pas tout de dire qu'ils ouvriront commerce à leur compte et courront leur chance comme ceux qui les ont précédés.

Pour leur faire place, il faut accroitre le nombre des consommateurs, il faut que la ville et le district grandissent dans des proportions beaucoup plus considérables que jusqu'ici. Nos hommes de moyens doivent donc comprendre l'urgente nécessité de délier les cordons de leur bourse, de la tenir ouverte à toutes les nouvelles entreprises sérieuses capables d'activer le progrès de cette partie du pays. Ils peuvent chasser de leur esprit ces vieilles idées routinières d'après lesquelles le vrai progrès ne saurait aller plus vite qu'à pas de tortue. C'est par grandes enjambées qu'il faut procéder désormais, si la classe aisée ne veut pas avant longtemps avoir sur les bras toute une génération de dévoyés. Le tramway électrique est un de ces grands moyens ; l'affaire du pont en sera un énorme, il en surgira d'autres ensuite. Songeons sérieusement à l'avenir.


# RECOLTE de 1896

**Amandes de Tarragone** en sacs.
**Amandes sans Coquille** en boites.
**Noix de Grenoble** en ballots.
**Noix sans Coquille** en boites.
**Avelines de Sicile** en sacs.
**Noix Pecan** en sacs.

**WHITEHEAD & TURNER**
Epiciers en gros
**Rue Dalhousie, QUEBEC.**



# Chemin de fer Intercolonial

## Congé de Noel et du Jour de l'An.

Des billets d'excursion locale avec retour seront émis par tous les agents de ce chemin de fer depuis le 21 DECEMBRE 1896 jusqu'au 1er JANVIER 1897 inclusivement, à peu près au prix d'un billet simple de première classe, voyage de retour commençant pas plus tard que le 7 janvier 1897.

Des billets d'excursion directe avec retour seront émis aux dates ci-dessus au prix d'environ un billet simple de première classe, voyage de retour commençant par plus tard que le 7 janvier 1897.

Les billets ne sont pas valables pour aller après le 1er janvier 1897, et ne valent que pour un voyage continu seulement, dans les deux directions.

D. POTTINGER,
Gérant-général.

Bureau du chemin de fer,
Moncton, N.-B. 7 décembre 1896.



# CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

SOUMISSION POUR BOIS DE CONSTRUCTION, ETC

DES SOUMISSIONS cachetées, adressées au soussigné et portant à l'endos les mots "Soumission pour bois de construction, etc.," seront reçues jusqu'à MERCREDI, le 6 janvier 1897, pour la fourniture de tout ou partie du bois de construction mentionné dans la spécification que l'on peut voir à toutes les stations d'enregistrement.

On devra se conformer à toutes les conditions de la spécification.

Le département ne s'engage pas à accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

D. POTTINGER,
Gérant-général

Bureau du chemin de fer,
Moncton, N.-B.