

seme ligne de chemin de fer à leur disposition, ni aucun steamer pour traverser l'océan. Aujourd'hui, l'univers possède 550,000 milles de chemins de fer et l'océan est sillonné de vaisseaux à voiles d'une capacité brute de 6 millions de tonnes et de navires jaugeant ensemble 18 millions de tonnes.

Au commencement du siècle dernier, le tonnage des vaisseaux à voiles était représenté par 4 millions; les bateaux à vapeur n'existaient pas encore, pas plus que les chemins de fer. Vers le milieu du siècle, les tonnages des voiliers était inférieur à 11 millions de tonnes et la longueur des voies ferrées n'était que de 24,000 milles. Vers l'année 1880, le tonnage des voiliers océaniques atteignait 14 millions et demi de tonnes, celui des steamers, environ 6 millions et, sur terre, il y avait 225,000 milles de chemins de fer.

A partir de cette époque, les bateaux à vapeur ont pris si rapidement la place des voiliers qu'en 1905 ceux-ci ne représentaient plus qu'un tonnage de 6 millions de tonnes, tandis que celui des steamers s'élevait à 18 millions et demi et que la longueur des voies ferrées était portée à 500,000 milles dont 217,000 milles, soit les deux cinquièmes, aux Etats-Unis.

Le développement des chemins de fer, jusqu'à présent, s'est effectué surtout dans la zone tempérée, particulièrement en Europe, aux Etats-Unis, au Mexique et au Canada, bien que le Japon et les pays tropicaux de l'Inde soient assez bien pourvus de moyens de transport par terre. La grande ligne trans-sibérienne est la seule voie ferrée transcontinentale qui relie l'Europe à l'extrême Orient, tandis que les chemins de fer d'Australie consistent principalement en une ligne contournant les côtes sud et est en une demi-douzaine de lignes courtes desservant l'intérieur. Les colonies Britanniques du sud de l'Afrique sont assez bien pourvues de voies ferrées, et la ligne du Cap au Caire actuellement en construction fait des progrès réels, à partir du Caire, son terminus nord et de Cape Town, son terminus sud; plus de moitié de cette ligne est achevée et en service. L'Amérique du Sud manque toujours d'un grand système de voies ferrées; ses moyens de communication sont confinés principalement à l'est du Pérou, au nord de l'Argentine, au Chili et au Paraguay et à l'Uruguay.

Les Etats-Unis tiennent la tête des chemins de fer, tant pour la longueur que pour le développement de leur réseau de voies ferrées. Sur la longueur totale des chemins de fer de l'univers s'élevée à 534,000 milles en 1904, 261,074 milles sont aux Etats-Unis, 35,323 milles en Russie d'Europe, 32,967 en Allemagne et 26,950 en France, 26,950 dans l'Inde, 24,

BANQUE D'HOCHELAGA

Capital souscrit, - \$2,000,000
Capital payé, - 2,000,000
Fonds de Réserve, - 1,450,000

DIRECTEURS
F. X. ST-CHARLES, Ecr. 1 résident.
R. BICKERDIKE, M.P., Vice-Président
Hon. J. D. ROLLAND
J. A. VAILLANCOURT, Ecr.
ALPHONSE TURCOTTE, Ecr.
M. J. A. FRENDERGAST, Gérant-général
C. A. GIROUX, Gérant local
F. G. LEDUC, Assistant-Gérant
O. E. UORAI, Inspecteur.

BUREAU PRINCIPAL: MONTREAL

SUCOURS SALES: Québec, St-Roch, Trois-Rivières, Joliette, Sorel, Valleyfield, Louiseville, Sherbrooke, Ste-Martine, P. Q., St-Jérôme, Vankleek Hill, Ont., St-Boniface, Man., Winnipeg, Man., St-Henri, près Montréal; Montréal: 1893 Ste Catharine, 1756 Ste-Catherine, Avenue Mont-Royal, 2217 Notre-Dame Hochelaga et Pointe St-Charles.

CORRESPONDANTS:

New-York: National Park Bank.
National City Bank.
The National Bank of N. A.
Importers and Traders Nat. Bank.
Merchants Nat'l Bank.
M.M. Ladenburg, Thalman & Co.
Heidelbach, Ickelheimer & Co.
Kountzo Brothers.

Boston: International Trust Co.
National Shawmut Bank.
National Bank of Redemption.

Philadelphie: The Philadelphia National Bank.
The Fourth Street National Bank.

Chicago: National Live Stock Bank.
Illinois Trust and Savings Bank.

Londres, Angl.: Clydesdale Bank, limited.
Crédit Lyonnais de Paris.
Crédit Industriel et commercial
Comptoir National d'escompte de Paris.

Paris, Fra.: Crédit Lyonnais.
Société Générale
Crédit Industriel et Commercial.
Comptoir Nat'l d'Escompte de Paris.

Bruxelles, Bel.: Crédit Lyonnais.

Berlin, Allem.: Deutsche Bank.

Vienne, Autr.: Banque I.R.P. des Pays Autrichiens.

Rotterdam, Hol.: Banque de Rotterdam.

Lettres de Crédit émises payables dans toutes les parties du monde
Intérêts alloués sur dépôts d'épargne

La Banque Nationale

AVIS

Mardi, le 1er mai prochain, et après, cette banque paiera à ses actionnaires un dividende de trois pour cent sur son capital pour le semestre finissant le 30 avril prochain.

Le livre de transport d'actions sera fermé du 16 au 30 avril prochain inclusivement.

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu au bureau de la banque, Basse-Ville, mercredi, le 16 mai prochain, à 3 heures p. m.

Les procurations pour voter devront, pour être valides, être déposées à la banque cinq jours francs avant celui de l'assemblée, c'est-à-dire, avant 3 heures p. m., jeudi, le 10 mai prochain.

Par ordre du Bureau de Direction.

P. LAFRANCE,
Gérant.

Québec, le 20 mars 1906.

GEO. GONTHIER

EXPERT COMPTABLE ET AUDITEUR

11 et 17 Cote de la Place d'Armes, - MONTREAL.

TEL. BELL, MAIN 2113.

120 en Autriche-Hongrie, 22,634 dans le Royaume-Uni, 19,611 au Canada, 15,560 en Afrique, 14,113 en Australie, 11,559 dans l'Argentine, 10,356 au Mexique, 9,961 en Italie, 9,368 au Brésil, 7,697 en Suède, 7,322 en Sibérie, Mandchourie et dans d'autres possessions asiatiques de la Russie, 4,495 milles au Japon et 1,176 milles en Chine.

Ce n'est qu'en 1835 que le réseau des lignes de chemins de fer en opération aux Etats-Unis atteignit pour la première fois une longueur de 1000 milles; en 1850, cette longueur était de 9,021 milles; en 1860, de 30,626 milles; en 1865, de 35,085 milles. Dans la décade comprise de 1865 à 1875, cette longueur s'est plus que doublée, la longueur totale pour l'année 1875 étant de 74,096 milles; la longueur totale du réseau était de 128,320 milles en 1885, 181,115 milles en 1895, 194,262 milles en 1900 et 217,328 milles en 1905. Le coût total du réseau est estimé par le "Poor's Manual" à la somme énorme de 11 2/3 billions de dollars pour 1905, le total pour le réseau du monde entier s'élevant à 37 billions de dollars.

Le tonnage brut total des steamers et des voiliers de l'univers, en n'y comprenant que les navires jaugeant plus de 100 tonnes, est estimé par le "Lloyd's Register" à environ 6 millions de tonnes pour les steamers. Sur ce total de 24 1/2 millions de tonnes, le Royaume-Uni et ses colonies ont à leur actif 11 millions de tonnes, soit presque la moitié, les Etats-Unis 3-4 millions, la Norvège 1-1/3 million, la France, 1-1/5 million, la Russie, la Suède, l'Espagne, le Japon et les Pays-Bas, chacun un demi-million de tonnes environ.

Le développement rapide des chemins de fer américains offre un contraste frappant avec la lenteur d'évolution de la marine marchande des Etats-Unis. Le tonnage des navires de ce pays employés au commerce extérieur était de: 2,348-358 tonnes en 1855, 1,595,598 en 1875, \$22,347 en 1895 et 943,750 en 1905. Celui des vaisseaux faisant le cabotage sur les côtes était de 2,453,255 tonnes en 1855, 3,219,698 en 1875, 3,728,714 en 1895 et 7,441,688 en 1905. Le tonnage total de la marine marchande des Etats-Unis, comprenant tous les navires, navires trans-atlantiques, vaisseaux de cabotage et bateaux de pêche, n'a augmenté que de 5,212,001 tonnes en 1855 à 6,456,543 tonnes en 1905.

Les taux de fret ont diminué sur terre et sur mer. Le taux moyen de fret par boisseau de blé, de Chicago à New-York a diminué de la manière suivante: par lacs et canaux, de 26.6 cents en 1865 à 4.7 cents en 1905; par canaux et voies ferrées, de 29 cents en 1868 à 5 cents en 1905; par voie ferrée seule, de 46 cents en 1866 à 11 cents 1905. Pour la même