

Murphy & Cie.

Rue Sparks, Ottawa,

Arrivée de Nouvelles Marchandises.

Arrivée de Nouvelles Marchandises.

Arrivée de Nouvelles Marchandises.

Besoin de Place.

DU SAMEDI OCCASIONS DU SAMEDI.

ce, nous donnons au public chance, cette bonne occasion, de faire ses achats et de juger de sa valeur.

MES LINGE D'ENFANTS Robe de Serge et Robe de Marie.

ABONNEMENT

LE CANADA

Journal Quotidien du Scier.

Un An en Ville . . . . \$ 4.00

Un An par la Poste . . . \$ 3.00

LE CANADA

OSCAR McDONELL, Directeur de la Rédaction.

LA VALLÉE DE L'OTTAWA

Edition Hebdomadaire du Journal

LE CANADA

ABONNEMENT

Un An en Ville . . . . \$ 2.00

Un An par la Poste . . . 1.00

12eme. ANNEE No 152

OTTAWA, LUNDI 27 JUILLET 1891

LE NUMERO 2 CENTS

LES

Chemins de fer du monde

Depuis 1825, année où on faisait en Angleterre l'ouverture de la première voie ferrée, l'industrie des chemins de fer a progressé avec une rapidité merveilleuse.

En 1825, année où on faisait en Angleterre l'ouverture de la première voie ferrée, l'industrie des chemins de fer a progressé avec une rapidité merveilleuse.

En 1830 à 1840, le réseau subit une transformation et une extension remarquables. De 234 milles, il est passé à 5,475.

Dans ce total, la part la plus considérable devait être attribuée aux États-Unis (2812 milles) qui avaient adopté avec enthousiasme cette découverte mettant à peu d'heures de l'océan Atlantique les villes de l'intérieur et même ce qui était alors le Far West, c'est à dire la rive ouest du Mississippi ; le chemin de fer allait leur permettre de mettre en valeur cet immense territoire qui s'étend entre les deux océans.

A cette même époque de 1840, l'Angleterre possédait plus de 1,255 milles de voies ferrées et la France seulement 308 milles. D'autres puissances s'étaient lancées dans le mouvement, notamment l'Allemagne — qui, dès ce moment, possédait un réseau à peu près égal à celui de la France — la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche, la Russie — avec 17 milles — et même la grande île de Cuba, devançant sa métropole.

Franchissons un nouvel espace de dix années ; on n'est plus dans la période des tâtonnements inévitables de la première heure ; les obstacles qui accompagnent toujours les débuts d'une grande entreprise, sont surmontés et la nouvelle industrie va entrer dans une ère d'activité de progrès et de développement. En 1850, le réseau atteint 23,750 milles. Les États-Unis en possèdent plus du tiers, 8,750 milles ; la part de l'Angleterre est de 7,187 ; celle de la France, 1,875. Nous voyons apparaître quelques nouvelles nations dans le relevé de celles qui se décident à commencer un réseau ferré : telles sont la Suisse, le Danemark, l'Italie, l'Espagne, le Mexique et le Canada.

De 1850 à 1860, la progression est encore plus forte, comme c'était naturellement à prévoir : on sent qu'il n'y a plus de civilisation sans chemin de fer, plus de commerce sans eux. Le Portugal se décide, le Turc lui-même construit quelques milles de voies ferrées ; la Norvège et la Suède suivent son exemple. Il en est de même des nations de l'Amérique du Sud, Brésil, Pérou, Chili ; le Cap possède un peu plus d'un mille de chemin de fer, les Indes Anglaises 750 milles, l'Australie 185 milles. Si bien que le réseau du monde atteint et dépasse même 72,500 milles dont la République Américaine possède la moitié. A cette époque, le réseau français n'atteignait pas 6,250 milles.

Pendant la décennie suivante, de 1860 à 1870, les progrès sont aussi rapides, puisque l'année 1870 voit l'ensemble des chemins de fer arriver à 131,250 milles.

La République Argentine sort de son apathie, elle qui, pour avoir attendu si longtemps, semble ensuite s'être trop pressée, puisque la hâte fébrile qu'elle a mise à construire des voies non productives n'a pas pu contribuer à produire la crise, qui l'a si vivement affectée le printemps dernier.

En 1870, la France possédait un réseau de 11,250 milles et l'Algérie 312. La Grèce et la Roumanie commencent aussi, à cette époque, à suivre l'exemple général.

En 1889, le chiffre total pour le globe est de 230,000 milles. La part de la France était alors de 16,250 milles, celle de la Grande Bretagne, 18,125, et celle de l'Allemagne, 20,625.

Aujourd'hui, plus de 357,000 milles de voies ferrées sont en exploitation dans le monde entier. Les États-Unis en possèdent 150,710 ; l'Angleterre, 19,710 ; la France, 29,127 ; l'Autriche 15,172 ; l'Italie 7,486.

On ne juge pas de l'importance d'un chemin de fer par rapport à l'étendue de sa voie, mais par rapport à la population. Dans un pays encore peu peuplé, le réseau est suffisant, quand il est très étendu par rapport à la population, quoiqu'assez court par rapport à la superficie. Dans les pays très peuplés, il faut d'une façon générale que les voies sillonnent en grand nombre la surface du pays ; la longueur rapportée à la superficie est très grande, mais il n'en est pas de même quand on la rapporte à la population.

En nous basant sur cette intertation, nous pouvons donc dire que la Belgique tient le premier rang d'importance d'après la longueur de voies rapportées à sa surface : et comme c'est un pays fort peuplé, on des plus peuplés du monde, on peut considérer que son réseau ferré est à peu près suffisant.

Dans ce classement, la Grande-Bretagne vient au deuxième rang, les Pays-Bas au troisième, l'Allemagne au quatrième, la France ne vient qu'après la Suisse ; quant aux États-Unis, ils n'arrivent qu'au onzième rang ce qui s'explique parce qu'ils possèdent de grandes étendues encore peu peuplées et qui n'ont pas besoin d'être sillonnées par des voies nombreuses.

Si nous établissons au contraire une classification d'après la longueur rapportée à la population, l'avantage est aux pays neufs, où d'ailleurs on a construit hardiment des voies de fer d'une grande longueur traversant de vastes contrées encore inhabitées. Au premier rang nous trouverons l'Australie occidentale, au deuxième l'Australie du Sud ; puis viennent le Queensland, la Nouvelle-Zélande, le Canada, toutes les colonies anglaises, où le génie britannique ne craint pas de lancer une voie pour ouvrir la route à la colonisation. Nous trouvons les États-Unis au sixième rang ; la France vient ensuite suivie par l'Allemagne, la Grande Bretagne et la Belgique.

Bien certainement le mouvement de constructions va se ralentir grandement en Europe, où il commence d'y avoir presque plethore ; mais il ne fera que s'accroître dans les autres parties du monde, à mesure même que s'y développeront le commerce et l'industrie.

Voici les dates d'ouverture des chemins de fer, en divers pays, depuis 1825 :

Angleterre, 17 septembre 1825 ; Autriche, 30 septembre 1828. France 1er octobre 1828. États-Unis, 28 décembre 1829. Belgique, 3 mai 1835. Allemagne, 7 décembre 1835. Canada, 21 juillet 1836. Cuba, 1837. Russie, 4 avril 1868. Italie, septembre 1839. Suisse, 15 juillet 1844. Jamaïque, 21 novembre 1845. Espagne 24 octobre 1842. Mexique et Pérou, 1750. Suède, 1851. Chili, janvier 1842. Indes, 18 avril 1853. Norvège, juillet 1853. Portugal, 1854. Brésil, 21 avril 1854. Victoria, Australie, 14 septembre 1854. Colombie, 20 janvier 1855. Nouvelles Galles du Sud, 25 septembre 1845. Égypte, janvier 1856. Natal, 26 juin 1860. Turquie, 4 octobre 1860. Ile-Maurice 13 mai 1862. Algérie, 15 août 1812.

Australie Occidentale, 21 jan. 1864. Guyane Anglaise, 1er sept. 1864. République Argentine, 14 déc. 1864. Queensland, 13 juillet 1865. Ceylon, 1er octobre, 1865. Uruguay, 1er janvier 1869. Tasmanie, 14 janvier, 1871. Honduras, 25 septembre 1871. Japon, 17, octobre, 1873. Trinitade, 1880. Barbades, 10 septembre 1883.

Ainsi que nous venons de le mentionner dans la liste ci-dessus, le premier chemin de fer en Canada fut ouvert le 21 juillet 1826. Il était construit entre La Prairie et St-Jean, et sa longueur n'était que de 16 milles. C'était à l'époque où l'industrie des chemins de fer commençait à se développer et cette industrie toute nouvelle qui venait d'être introduite dans notre pays ne pouvait manquer de s'y développer rapidement. En effet, quelques années plus tard, en 1850, le Canada possédait 71 milles de voies ferrées en opération. A cette époque, plusieurs entreprises importantes furent commencées, parmi lesquelles étaient le chemin de fer du Grand-Tronc, celui du Great Western et celui du Northern. Loin de ralentir, les progrès de la nouvelle industrie ne firent qu'augmenter et au bout de dix ans, en 1860, nous possédions 2087 milles de chemins de fer en opération.

Au commencement de la confédération, il y avait 2258 milles de voies ferrées en opération, en 1886, il y en avait 10,715 milles en dix-neuf années. En 1889, le Canada possédait un réseau de 13,324 milles.

Dans toutes les principales colonies anglaises, à l'exception du Canada, les chemins de fer ont été construits en partie, et même entièrement, par le gouvernement, avec l'argent public, et une forte partie des dettes publiques ont été encourues pour cette fin.

Mais le gouvernement du Canada n'a fait construire que l'Intercolonial et les chemins de fer de l'île du Prince-Édouard le premier, à la demande du gouvernement impérial qui désirait sa construction pour des fins militaires ; sa construction était de plus, une des conditions d'entrée dans la confédération de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. C'est aussi pour cette dernière raison qu'ils ont construit les chemins de fer de l'île du Prince-Édouard.

Cependant, le gouvernement du Canada a toujours généreusement encouragé les entreprises privées et n'a pas dépensé moins de \$134,275,219, à diverses époques en bonus à différentes compagnies de chemins de fer.

De plus, les gouvernements provinciaux et les diverses municipalités ont largement contribué à l'extension des chemins de fer. Une statistique nous indique que depuis 1836, les gouvernements provinciaux ont contribué au développement de cette industrie pour une somme de \$23,342,758 et les municipalités, \$13,044,224.

LES TROUBLES DU TENNESSEE Le conflit qui s'était élevé entre les mineurs de Briceville et le gouverneur du Tennessee vient de se terminer de la façon la plus heureuse et la plus inattendue, au moment où tout faisait prévoir une lutte acharnée et sanglante à brève échéance. Les dépêches reçues dans la journée de Knoxville étaient, en effet, fort peu rassurantes, ainsi qu'on peut en juger par le résumé suivant :

La situation n'a pas changé au Tennessee ; les troupes de la milice sont toujours cantonnées à Knoxville, attendant un ordre pour se mettre en marche, et les mineurs en armes occupent Coal Creek et Briceville pendant que leurs délégués confèrent avec le gouverneur. Mais M. Buchanan ayant positivement refusé d'accorder la trêve réclamée par les mineurs, on s'attend très prochainement à des événements graves. On sait de bonne source que les mineurs ont fait acheter à Knoxville et dans les villes voisines toutes les armes et munitions disponibles, ce qui indiquait leur intention de résister par la force à toute opération militaire. D'autre part, on annonce qu'à Williamsburg (Ken-

tucky) se trouvent 500 hommes armés prêts à prêter main forte aux mineurs de Coal Creek, et on dit encore que ceux-ci ont reçu des centres miniers de la Pennsylvanie une offre d'argent et d'hommes si cela est nécessaire.

Une autre communication se présente : l'atorney général du Tennessee, consulté par le gouverneur, a dit que M. Buchanan n'avait pas le droit, dans la circonstance actuelle, d'appeler la milice sous les armes. Forts de cette opinion, les mineurs commencent à donner des signes de mécontentement ; ils ne se soucient pas d'aller à Coal Creek, et beaucoup ont déclaré qu'ils ne voulaient pas servir de gardes chiourmes aux forçats. Si la milice refuse de marcher, et il n'y a pas de loi pour l'y forcer, les mineurs seront absolument maîtres de la situation et on peut s'attendre à tout de leur part. Le gouverneur Buchanan est dans le plus grand embarras ; il usait peut-être de son droit, mais il se rendait parfaitement compte de la nécessité d'agir le plus tôt possible.

Mais dans l'après-midi, les délégués des mineurs se sont réunis et ont voté à l'unanimité des résolutions qui ont été soumises à un comité de citoyens de Knoxville, puis ensuite au gouverneur Buchanan et approuvés par eux. Au terme de ces résolutions, le statu quo sera rétabli, c'est à dire que les forçats et leurs gardiens pourront retourner aux mines où ils ne seront pas molestés. Et comme garantie de leurs promesses, les délégués se sont engagés à accompagner eux-mêmes les forçats à Coal Creek et à Briceville.

La nouvelle de cette solution a été reçue avec enthousiasme au camp de la milice, à laquelle ne s'ajoutait qu'un séjour de deux ou trois semaines dans la montagne. A l'issue de la revue du soir, on a annoncé aux quatorze compagnies qu'elles seraient renvoyées aujourd'hui même dans leurs foyers.

L'HYGIENE POUR TOUS

L'EAU POTABLE

A défaut d'eau minérale de provenance certaine, il est indispensable de faire usage de l'eau débarrassée de microbes, soit par une filtration efficace, soit par l'ébullition non seulement pour l'alimentation, mais encore pour la toilette. Les filtres en porcelaine sont bons, mais à la condition qu'on nettoie et qu'on stérilise les boudgies une fois par mois. L'eau bouillie constitue en tout cas une assurance précieuse. M. Miquel a trouvé que l'ébullition tuait 950 organismes microscopiques sur 1,000, les quelques schyphites réfractaires ne sont presque jamais pathogènes. L'eau bouillie, il est vrai, a contre elle l'opinion. Les médecins répètent, à qui veut entendre, que cette eau est mauvaise, qu'elle est indigeste, etc. C'est une simple appréciation qui n'est fondée sur aucun fait observé. L'eau bouillie est moins rapide, voilà tout, parce qu'elle a perdu un peu de ses sels, ce qui n'est pas un défaut ; en revanche, elle est plus diurétique. Nous la connaissons bien, puisque nous en faisons un usage constant depuis de nombreux siècles. Mais M. Guinard, de Lyon, vient précisément de reprendre la question et de faire justice, à son tour, du préjugé qui régnait encore sur l'eau bouillie.

Ou accuse l'eau bouillie, dit-il, d'être indigeste, facile, non aérée, lourde à l'estomac, d'avoir perdu sa saveur et sa valeur nutritive, par suite de la précipitation des sels calcaires et magnésiens. Ces reproches sont assez peu fondés. Au bout d'un quart d'heure d'ébullition, le degré hydrométrique des différentes eaux que M. Guinard a examinées était tombé de 15 à 12 degrés et de 16 à 11, ou de 41 à 26, ou de 32 à 34. L'eau du Rhône bouillie contient encore 10 à 11 centigrammes de sel de chaux par litre. C'est bien suffisant pour satisfaire aux besoins de l'organisme en sels calcaires, surtout quand on se rappelle que les belles eaux de terrains granitiques ne manquent avant toute ébullition, que 2 à 3 degrés hydrométriques. A Saint-Etienne, l'eau du service public

contient à peine 2 centigrammes de matière minérale par litre. Le vin, les légumes, les fruits, les œufs, etc., fournissent amplement le complément de chaux et de silice nécessaires au corps humain. Bien au contraire, il semble que l'ébullition améliore très notablement les eaux chargées de sels calcaires qui deviennent lourdes par excès de sels. M. Guinard a osé les gaz renfermés dans l'eau avant et après l'ébullition ; il est vrai qu'il n'opérait que sur l'eau refroidie et exposée à l'air pendant vingt heures après quarante cinq minutes d'ébullition.

A l'acide carbonique près, qui n'existe dans l'air qu'en quantité extrêmement minime, l'eau bouillie reprend à l'atmosphère à peu près l'oxygène et l'azote qu'elle possédait normalement. Nous avons trouvé un résultat analogue au bout de six heures. L'ébullition ne suffit pas pour enlever à l'eau tous ses gaz et, en battant l'eau ou en la transvasant, elle reprend très vite ses gaz.

La saveur n'en est pas moins modifiée certainement, mais surtout par suite de la diminution des sels. En tout cas, sauf pour certaines personnes à idiosyncrasies particulières, l'eau bouillie se digère bien et elle jouit même de propriétés importantes qui permettent, dans une certaine mesure, de la substituer à plusieurs eaux minérales comme celles d'Evian, Vittel, etc. Ne dédaignons donc pas de faire usage de l'eau soumise à l'ébullition. Elle peut nous sauver de la fièvre typhoïde, d'autres affections contagieuses. Et elle est à la portée de tout le monde.

LA LOI DE LYNCH AU KENTUCKY

Une véritable bataille a eu lieu en plein jour aux portes de Middleborough (Kentucky) entre la police de cette ville et une bande de variés qui se réunissent d'ordinaire dans un cabinet borgne situé à l'extrémité d'un des faubourgs. Ces variés s'étaient emparés du nombre de la route de Louisville à Nashville, et avaient envoyé deux de leurs, les nommés Johnson et Rossimus, tirer des coups de fusil sur la route pour faire venir la police. Le chef de police et plusieurs agents sont en effet arrivés et, en poursuivant Johnson et Rossimus, ils sont tombés dans l'embuscade que fusillade nourrie les a accueillis, les agents ont riposté, mais deux de leurs ayant été blessés, ils ont dû battre en retraite et regagner la ville.

Ils en sont revenus peu après accompagnés d'une centaine de citoyens armés de fusils et de carabines, et la bataille a commencé avec plus d'acharnement que jamais. Finalement, après avoir échangé des centaines de coups de feu avec les variés et les avoir mis en fuite, la police a pu s'emparer de Rossimus et de Johnson et les a conduits à la prison. Le lendemain à quatre heures, des hommes masqués se sont introduits dans la prison et, après avoir forcé le géôlier à leur remettre ses clés, ils se sont emparés de Rossimus, l'ont conduit sur un pont et l'ont fusillé. Ils l'ont ensuite pendu au tablier du pont et ont accroché au parapet, juste au dessus du supplice, une large pancarte portant ces mots : Avis : tel est le sort réservé à tous les assassins. C'est seulement à sept heures du matin qu'on a retrouvé le cadavre de Rossimus à l'endroit où les vigilants l'avaient exécuté sommairement.

POND'S EXTRACT

Pour les brûlures Douleurs Blessures Catarrhes Entournements Maux d'Yeux Hémorrhoides Hémorrhagies inflammations

ENTREPOT DE MEUBLES

MEUBLES! MEUBLES!

Nouveaux et a Grand Marche

AMURLEMENTS DE SALON, DE SALLE A MANGER, DE CHAMBRE A COUCHE, CHER DANS TOUS LES GENRES ET TOUS LES PRIX, ORS

Harris & Campbell.

CETTE ANCIENNE ET HONORABLE MAISON DE MEUBLES D'OTTAWA EST CONNUE PAR LE BON MARCHÉ, DE SES PRIX ET PAR LA BONNE QUALITÉ DES ARTICLES QU'ELLE VEND.

Dix pour Cent de Réduction sur tout Achat Argent Comptant.

HARRIS AND CAMPBELL,

Coin des Rues O'Connor et Queen, pres de la Rue Sparks.

GRANDE REDUCTION

Sur toutes les TAPISSERIES DOREES PENDANT UN MOIS.

J. F. BELANGER 159 Rue Bank

Téléphone No. 92.

Aux Constructeurs et Entrepreneurs

Nous manufacturons les toitures suivantes : Toitures "Canada Plate" Toitures Métalliques, Toitures en Fer Galvanisé, Toitures en Cuivre.

Douglass & Haines 234 rue Wellington.

Agents des célèbres fournaises "Superior Jewell"

CHARBON.

Les Meilleures Qualités de Charbon Bitumineux et Anthracite.

Bien Criblé et Tartiné.

O'Reilly & Heney Bloc Russell, Rue Sparks.

ST. LAWRENCE HOTEL. BAN DU FLEUVE, LAURINT. RIMOUSKI, P. Q.

Offrant aux touristes le confort de la vie en famille, belle place de bain, air pur, belles promenades en voiture, promenade en bateau et lieux de pêche. Prix raisonnables pour les familles.

A. ST. LAURENT & CIE. PROPRIETAIRES.

LANDRY & THOMPSON, Propriétaires d'Express et Chariotiers Général. PIANOS MEUBLES ET DEMENAGEMENTS

Voitures de plaisir converties et ouvertes. Résidence : 307 rue Rideau. Commandes reçues aux No 157 rue Sparks OTTAWA.

JONG D'OR SOLIDE 25c. pour un Jong valant 50c. Ce Jong est fabriqué d'une composition métallique soignée et est de qualité supérieure. Il est garanti 10 ans. Il est garanti 10 ans. Il est garanti 10 ans.

PLUS D'ASTHME Oppression, Catarrhe de la gorge, toux, etc. A obtenu les plus grands succès. Il est garanti 10 ans.

MEMORY Mind wandering, etc. Book bound in cloth or leather. Price 25c. per copy. Sold by all booksellers.