

taient confiés à des compagnies particulières, qui seraient responsables, alors que l'Etat décline à peu près toute responsabilité; on vient dire, il est vrai, que si la poste d'Etat n'existait pas, certaines contrées peu habitées, trop éloignées, d'accès difficile, demeureraient complètement dans l'isolement, les entreprises privées n'ayant pas d'intérêt à les desservir. Nous n'insisterons pas sur ce point, mais nous croyons que les entreprises privées ne négligeraient sans doute pas ces régions, seulement elles se feraient payer plus cher pour les correspondances à y transporter.

Le fait est qu'il ne faut point se figurer que les services postaux donnent des bénéfices aux gouvernements, et cela en grande partie parce que ceux-ci ne demandent que des frais de port tout à fait minimes pour des contrées très malaisées d'accès, et où les transports postaux se font dans les conditions les plus coûteuses.

A notre époque, ces transports ont lieu normalement par chemin de fer, et comme chaque wagon mis en service peut contenir des montagnes de correspondances, finalement chacune n'entraîne pas une dépense très élevée. On recourt aussi aux voitures à chevaux, pour relier aux gares de chemins de fer les agglomérations qui sont plus ou moins loin des lignes ferrées, et cela non plus n'est pas ruineux pour le service des postes, pas plus que les paquebots qui traversent les mers, et qui se contentent d'une rémunération assez modeste pour porter dans leurs flancs les sacs de dépêches.

Mais la poste a besoin de bien d'autres auxiliaires pour transporter ces sacs, à commencer par le courrier à cheval ou par le piéton, et si ces auxiliaires touchent des salaires bien modestes, il n'en résulte pas moins des dépenses relativement élevées quand il faut qu'un d'entre eux accomplisse un long voyage pour ne transporter que quelques lettres. Tantôt il faut traverser des solitudes arides, suivre des sentiers de montagne à peine tracés, courir des heures et des

heures à travers le désert, tantôt franchir des centaines de milles dans les neiges des régions polaires, sur un traîneau attelé de rennes ou tiré par des chiens.

Pour donner une idée des difficultés que l'on rencontre quand on veut faire parvenir les correspondances postales dans les régions les plus éloignées du monde habité, et aussi des dépenses que peut entraîner le transport de ces correspondances, nous citerons le service postal qui a été organisé pour desservir les fameuses mines d'or de l'Alaska. Précisément, un rapport gouvernemental américain vient d'être publié à ce sujet, qui nous donne le budget des dépenses d'un courrier entre New-York et le point le plus éloigné de cette partie du territoire de la Confédération.

Nous supposons une lettre, ou plus vraisemblablement un certain nombre de correspondances, partant de New-York pour Point Barrow, le terminus du service postal dans cette direction. La première étape se fait par voie ferrée jusqu'à Seattle, port de la côte ouest des Etats-Unis: quoiqu'elle soit considérable, cette étape s'accomplit bien facilement, grâce au chemin de fer, et ne coûte pas très cher, puisque le prix du parcours du wagon-poste n'est que de \$341 pour toute la traversée d'un Océan à l'autre, plus de 4,000 milles! A Seattle, le courrier est embarqué sur un vapeur spécial, qui le porte à Skagway, ce qui représente un voyage de plus de 1000 milles et revient à \$180 environ à l'Administration des Postes de l'Union. De là, les dépêches postales doivent gagner Eagle, en passant par Dawson; la distance est assez considérable, dépassant quatre-vingt milles; mais il y a seulement une vingtaine de milles sur le territoire alaskien, le reste se trouvant sur le territoire canadien: or, le gouvernement canadien se charge à ses frais du transport du courrier sur son sol, comme cela se passe pour tous les pays de l'Union postale, et ce qui s'explique puisqu'il fait véhiculer ses propres correspondances en même temps que celles qui viennent

des Etats-Unis. D'ailleurs, le gouvernement américain n'en a pas moins à payer une petite somme dont nous ne tiendrons pourtant pas compte pour ne point avoir l'air de grossir à plaisir cette note de frais, que nous allons voir s'élever considérablement. Le transport de Skagway à Eagle se fait en partie par chemin de fer, en partie par traîneau à chiens ou à chevaux. L'étape suivante coûte \$530, ce qui est assez peu, eu égard aux difficultés de la route: la distance est de plus de 600 milles entre Eagle et Tanana, et on la franchit au moyen de chiens. Il s'agit ensuite de remonter, toujours de la même manière, de Tanana à Unalakik, sur une distance de 390 milles, et il n'en coûte pas moins de \$400 au Gouvernement américain.

Les 248 milles suivants sont franchis de façon identique, et les correspondances arrivent de la sorte à Nome, dont tout le monde aujourd'hui connaît le nom, après le bruit qui a été fait autour des mines d'or de cette région. La note se majore encore de \$265, et les correspondances partent, en partie par traîneau à chiens, en partie par traîneau à rennes, jusqu'à Kotzebue, ce qui représente une étape de 434 milles à peu près et une dépense de \$250. Enfin, voici le dernier trajet, qui amène les paquets postaux à Point Barrow, sur un traîneau à rennes [seuls animaux qui puissent assurer les communications dans cette région déshéritée], après un parcours de près de 700 milles; l'entrepreneur du transport se fait payer \$375 pour un voyage qui les vaut bien, étant donnés les dangers auxquels on est exposé.

Si donc on fait le total, on constate que le transport des correspondances de New-York à Point Barrow coûte une somme énorme et demande un temps énorme: cela quel que soit le nombre des correspondances transportées, car n'y aurait-il qu'une lettre à destination de Point Barrow, le courrier accomplirait néanmoins tout le formidable voyage, en laissant étrangement en perte l'Administration des Postes de la Confédération américaine.

Les Scies de Haut Grade en Acier-Argent

DE ATKINS

Sont les plus fameuses que l'Argent, l'Expérience et

l'Habilité solent capables de produire.

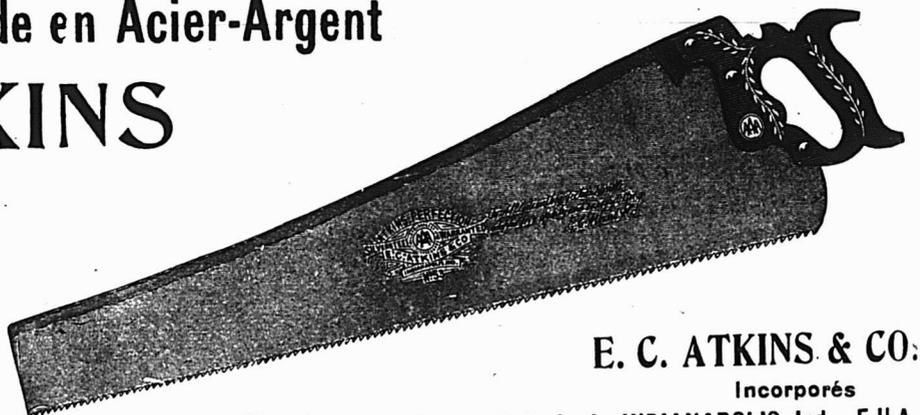
Il n'y a pas de stock bien complet où elles ne figurent pas. Elles sont faciles à vendre. Chaque scie est garantie.

DEMANDEZ CATALOGUE ET PRIX.

C. L. TEN EYCK, Agent de Vente au Canada

Bureau de Toronto: 30 Front St. E.

TEL. MAIN 1896.



E. C. ATKINS & CO.

Incorporés

Manufacture et Bureau Principal: INDIANAPOLIS, Ind., U.S.A.