

LES CHEMINS DE FER EN SIBÉRIE SONT ENCORE BLOQUÉS.

[Suite de la page 7.]

port par chemins de fer. La position est similaire en ce qui concerne les secours économiques donnés par les pays alliés. La réception d'articles de l'étranger, tels que outils, moissonneuses et lieuses, est bloquée par le manque de toute garantie que les articles en question pourront être transportés plus loin en Sibérie que le port d'entrée. La rupture du transport normal se fait sentir par la diminution du nombre des wagons de chemins de fer passant de l'Ussuri au chemin de fer Trans-Baïkal. En ce moment, une moyenne de 10 wagons par jour y compris les wagons destinés aux fins militaires, est transférée d'un réseau à un autre, tandis que pour une période indéfinie l'acceptation à Vladivostok par le chemin de fer de toutes sortes de marchandises à part celles destinées aux fins militaires, a été suspendue par le chemin de fer. En termes généraux, il y a eu une grande diminution dans la capacité de transport des divers réseaux de chemins de fer. Ceci s'applique spécialement au chemin de fer Trans-Baïkal comparé à la capacité de transport de ce chemin dans le mois d'octobre. Des wagons d'approvisionnements militaires restent longtemps aux points de destination sans être déchargés; par exemple, à Chita. Vu la grande signification de Vladivostok comme seule porte par laquelle la vie économique du pays se trouve en contact avec les marchés extérieurs, nous demandons qu'il soit adopté des mesures énergiques et radicales en vue de l'amélioration de la situation des transports. A notre point de vue, nous considérons de première nécessité la création d'une administration fortement coordonnée des chemins de fer, la coordination entre un comité des intérêts des autorités militaires alliées, d'un côté, et l'administration du chemin de fer ainsi que le comité du district d'extrême-orient, de l'autre côté; l'adoption de mesures énergiques en vue de l'amélioration des départements techniques et d'exploitation et des ateliers de locomotives; la satisfaction immédiate des employés et des travailleurs sur le chemin de fer Trans-Baïkal, en ce qui concerne les salaires; la création d'un organisme de coordination pour la distribution et le contrôle des facilités de transport, tant sous le rapport des marchandises destinées à la population civile qu'aux besoins militaires; la concession d'une préférence aux marchandises de première nécessité pour la population civile et la détermination de proportions convenables dans le transfert du fret d'un réseau à un autre, en faisant disparaître l'expédition hors de proportion des marchandises venant de Hardin et autres stations du chemin de fer Chinese Eastern pour transfert au chemin de fer Trans-Baïkal, comparée aux marchandises venant de Vladivostok. Au temps présent, il est évident que ce dernier point souffre d'un désavantage sous ce rapport.

VISITE DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

Liste des audiences qui se tiendront à Vancouver, Victoria, Vernon et Nelson, au cours de la semaine du 14 au 21 février.

NOMBREUSES REQUÊTES.

La Commission des chemins de fer du Canada visitera la Colombie-Britannique pour y tenir des audiences qui commenceront le 14 février, à Vancouver, alors que les causes suivantes seront entendues:

1. Le Board of Trade de Mission-City, C.-B., demande une ordonnance pour forcer la compagnie du Pacifique-Canadien à installer un système protecteur, cloche ou bras de sémaphore, à la traverse de l'avenue Horne, Mission-City. (Dossier n° 15725.)
 2. La municipalité de Burnaby, C.-B., demande la permission de porter en appel devant la cour Suprême l'ordonnance n° 27863, en date du 19 novembre 1918, de la Commission des chemins de fer. (Dossier n° 28439.)
 3. Etude de la question de diviser les frais de construction d'une traverse de grand route au-dessus des voies de la compagnie du Pacifique-Canadien à la station de Trithard, C.-B., et autorisée par l'ordonnance de la Commission n° 27832, en date du 5 novembre 1918. (Dossier n° 20953.8.)
 4. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., d'une ordonnance obligeant la compagnie "Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation" à enlever son système d'aiguillage à sa traverse de la voie du "Columbia Electric Railway", rue Powell, Vancouver, C.B. (Cause n° 805.)
 5. Requête de la ville de Vancouver, C.B., afin d'obtenir une ordonnance permettant l'ouverture du Commercial Drive afin de lui permettre de traverser les voies du C.P.R. jusqu'au nouveau dock du gouvernement à Burrard-Inlet, dans la cité de Vancouver, C.-B. (Dossier n° 24456.)
 6. Etude des moyens de protection de la traverse des voies du Pacifique-Canadien au Victoria Drive, dans la cité de Vancouver, C.-B. (Dossier n° 20133.)
 7. Etude de la question d'augmenter les taux locaux des voies d'évitement des compagnies de chemins de fer. (Dossier n° 21700.2.)
 8. Plainte du Board of Trade de Winnipeg, de la "Western Canada Flour Mills" et d'autres contre l'augmentation proposée des taux pour arrêts facultatifs des grains pour entrepôts, de la minoterie, du nettoyage, etc. (Dossier n° 26575.)
 9. Requête de l'Association du trafic par messageries pour faire augmenter les taux. (Dossier n° 29040.)
 10. Requête de la compagnie "Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation" pour obtenir une ordonnance modifiant le rapport de A. B. Pottinger, écri, en date du 31 octobre 1918, sur la question d'une requête présentée par la ville de Vancouver, C.-B., et demandant une ordonnance obligeant la V.V. & E. Ry. and N. Co. à payer sa part des frais de construction du viaduc de la rue Hastings et d'autres frais entraînés par la construction projetée de viaducs aux rues Pender, Keefer et Harris, à Vancouver, C.-B. (Dossier n° 27095.)
- Les Commissaires tiendront une audience à l'hôtel de ville de Victoria, C.-B., le lundi, 17 février 1919, à dix heures du matin.
- Les causes suivantes y seront entendues:
1. Requête de l'Association du trafic des messageries pour augmenter ses taux. (Dossier n° 29040.)
 2. Etude de la question d'augmenter les taux locaux des voies d'évitement des compagnies de chemins de fer. (Dossier n° 21700.2.)
 3. Plainte du Board of Trade de Winnipeg, de la "Western Canada Flour Mills" et d'autres contre l'augmentation proposée des taux pour arrêts facultatifs des grains destinés à l'entrepôt, de la minoterie, du nettoyage, etc. (Dossier n° 26575.)
 4. Requête de l'Association du trafic par messageries pour faire augmenter ses tarifs. (Dossier n° 29040.)

UNITÉ DE MESURE DU BOIS DE CONSTRUCTION AU CANADA.

Un bulletin récent, intitulé: *Important Facts about Canadian Tree Species*, publié par la branche forestière, du ministère de l'Intérieur, définit l'unité de mesure du bois scié au Canada, et aussi aux Etats-Unis le pied de planche.

"Un pied mesure de planche" dit le bulletin, consiste en une pièce de bois de construction d'un pied carré, et d'un pouce d'épaisseur. Lorsqu'elle est appliquée au bois de construction d'un pouce, cette unité peut être considérée comme une mesure de surface, mais pour le bois de construction d'autres dimensions c'est une unité de volume contenant 144 pouces cubes. Quelques exemples expliqueront cela plus clairement. Une planche de 12 pieds de longueur, d'un pied de largeur et d'un pouce d'épaisseur contient 12 pieds de planches et sa mesure de surface est de 12 pieds carrés. Une planche de 12 pieds de longueur, de 12 pouces de largeur et de 2 pouces d'épaisseur contient 24 planches, tandis que sa mesure de surface est encore de 12 pieds carrés."

Achetez des timbres d'économie (W.S.S.). Ils sont avantageux.

et d'autres contre l'augmentation proposée des taux pour arrêts facultatifs des grains pour entrepôts, de la minoterie, du nettoyage, etc., etc. (Dossier n° 26575.)

4. Requête de la compagnie "Great Northern Ry." pour faire annuler l'ordonnance n° 26718 et la permission d'abolir les taux sur le bois et les produits forestiers venant d'endroits sur la ligne du "Victoria & Sydney Ry." aux gares des compagnies Pacifique-Canadien, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern. (Dossier n° 1068.2.)

La Commission siégera à l'hôtel de ville de Vernon, C.-B., le 19 février, à deux heures de l'après-midi, pour entendre les causes suivantes:

1. Requête de la "Similkameen Farmers' Institute" pour obtenir un tarif conjoint de taux pour les produits agricoles entre Similkameen-Valley et Okanagan-Valley, et entre Keremeos et Vancouver via Princeton, sur les lignes du G.N.R. et du C.P.R.; Requête de la "Similkameen Farmers' Institute" pour des taux par wagon et locaux entre Keremeos et d'autres endroits du Dominion tels qu'ils existent entre Okanagan et d'autres endroits;
 - Requête de la "Okanagan Farmers' Institute" pour un tarif conjoint sur les produits agricoles entre la Similkameen-Valley et Okanagan-Valley sur les lignes du G.N.R. et du C.P.R. (Dossier n° 25451.)
 2. Etude de la question d'augmenter les taux locaux des voies d'évitement des chemins de fer. (Dossier n° 21700.2.)
 3. Plainte du Board of Trade de Winnipeg, de la "Western Canada Flour Mills" et d'autres contre l'augmentation proposée des taux pour arrêts facultatifs des grains destinés à l'entrepôt, de la minoterie, du nettoyage, etc., etc. (Dossier n° 26575.)
 4. Requête de l'Association du trafic par messageries pour faire augmenter ses tarifs. (Dossier n° 29040.)
- A l'hôtel de ville de Nelson, C.-B., la Commission siégera le vendredi, 21 février, à dix heures du matin pour entendre les causes suivantes:
1. Plainte de la "Adolph Lumber Co.", de Bayne's-Lake, C.-B., contre les taux demandés pour le transport des billots de Door, C.B., à Bayne's par la compagnie de chemin de fer Great-Northern. (Dossier n° 25248.)
 2. Etude de la question d'augmenter les taux locaux des voies d'évitement des compagnies de chemins de fer. (Dossier n° 21700.2.)
 3. Plainte du Board of Trade de Winnipeg, de la "Western Canada Flour Mills" et d'autres contre l'augmentation proposée des taux pour arrêts facultatifs des grains destinés à l'entrepôt, de la minoterie, du nettoyage, etc., etc. (Dossier n° 26575.)
 4. Requête de l'Association du trafic par messageries pour faire augmenter ses tarifs. (Dossier n° 29040.)

LE RAPPORT ANNUEL SUR LES TRAVAUX DU RELEVÉ GÉODÉSIQUE EST PUBLIÉ

Le nombre de relevés précis par provinces est indiqué, avec Ontario en tête et Québec en second.

DONNÉES TOPOGRAPHIQUES USUELLES.

Le rapport annuel du surintendant du Relevé géodésique du Canada pour l'exercice financier finissant le 31 mars 1918, qui a été récemment publié par le ministère de l'Intérieur, démontre que le nombre de milles de relevé précis depuis le commencement des travaux en 1906 jusqu'aux et y compris les opérations de 1907, se répartit comme suit entre les provinces:

	Milles.
Ontario.....	3,282
Québec.....	1,437
Colombie-Britannique.....	1,385
Alberta.....	1,185
Saskatchewan.....	928
Nouveau-Brunswick.....	864
Nouvelle-Ecosse.....	705
Manitoba.....	694
Minnesota.....	89

Ceci s'élève à un nombre de 10,559 milles, et est à l'exclusion des 491 milles de relevé précis dans le Yukon se rattachant aux relevés de la frontière internationale.

Le nombre total de points de repère-type établis depuis le commencement du relevé est de 3,041, lequel nombre ne comprend pas les points de repère des autres organisations dont les élévations ont été déterminées par la Commission géodésique, tel qu'indiqué dans le rapport.

Le rapport fait une revue des très importants travaux topographiques accomplis par la commission, des observations et relevés de reconnaissance faits dans le but d'étendre le système de triangulation, des lignes de base mesurées et des autres travaux de grande valeur commerciale et économique. Il est expliqué que le relevé géodésique du Canada est le résultat de la réalisation de la nécessité et de la valeur économique d'un relevé géodésique pour poser les fondations de relevés topographiques et hydrographiques et pour coordonner les résultats obtenus par les relevés plus anciens et aussi pour obtenir la position géographique de points dispersés dans tout le pays, avec aussi les lignes côtières et les grandes voies d'eau. De pareils relevés, est-il dit, forment la fondation des travaux destinés à produire des cartes exactes du pays.

LA RICHESSE AGRICOLE DU CANADA EN 1917.

Si à la valeur estimée de la production agricole en 1917, soit, \$1,621,028,000, on ajoute pour les terres \$2,792,229,999, pour les bâtiments, \$927,548,000, pour instruments aratoires, \$387,079,000 et pour le bétail sur pied, \$1,102,261,000, on arrive au chiffre de \$6,830,145,000 comme somme totale de la richesse agricole du Canada en 1917, d'après une compilation du bureau fédéral des statistiques, publiée dans la première partie des Statistiques agricoles, 1917, série du Recensement de l'industrie.

La protection des forêts de l'Ontario.

La région forestière de l'Ontario sujette à la loi concernant la prévention des feux de forêts est divisée en trente-cinq districts dont chacun est sous la garde d'un conservateur ou officier forestier. En 1917, ces conservateurs étaient assistés par trente-quatre sous-chefs et le nombre maximum de garde-forestiers, durant aucune période quelconque, s'est élevé à 1,039, d'après un rapport de la Commission de conservation pour cette année-là. La région forestière de l'Ontario couvre une superficie de plus de 100,000,000 d'acres.