

qu'ils doivent avoir entre eux, d'après leur genre d'affaires.

Au rez-de-chaussée, sont placés les bureaux de la "Canadian", de l'"American" et de la "National Express Co.". Les appareils modernes pour le chauffage, la ventilation, etc., sont aussi tous au premier étage. Le système de chauffage à la vapeur le plus perfectionné que l'on connaisse, fonctionne automatiquement et la vapeur au lieu d'être refoulée dans les tuyaux est attirée par des pompes à suction qui font le vide, débarrassent les calorifères de l'eau et y attirent la vapeur.

La table de raccordement électrique, de la chambre de l'engin est fixée à deux grands panneaux de marbre qui sont, dit-on, les plus beaux qu'il y ait au pays. Une autre innovation, ce sont les ventilateurs Sturtevant qui, durant l'été, distribueront l'air frais à travers tout l'édifice, et, durant l'automne et au printemps distribueront l'air chaud, quand cela sera nécessaire. La chambre des bouilloires est détachée de la bâtisse principale et est située en arrière. Il y a des robinets d'eau froide et d'eau chaude dans toutes les parties de l'édifice.

La lumière électrique est fournie par la Compagnie Hydraulique des Rapides de Lachine.

Dans chaque bureau, outre les lumières au plafond, il y a une lampe pour chaque commis.

A l'étage du rez-de-chaussée est aussi située la Reliure, communiquant avec le département des auditeurs.

Il y a aussi une place pour les bagages et un grand appartement pour la malle, pourvue de tous les moyens pour faciliter la distribution du grand nombre de matières postales qui arrivent au Grand Tronc; ceci nécessite un nombreux personnel spécialement employé à l'expédition et à la distribution des matières postales.

Au premier étage sont les départements de mandats de l'Auditeur-Général et du Pale-Maitre, les départements de mandats d'argent des compagnies "Canadian Express", et "National Express."

Les appareils de plomberie, chauffage, à gaz et à ventilation ont été construits à Toronto. A chaque étage, il y a un salon de toilette avec tous les perfectionnements modernes. Les radiateurs viennent de la Dominion Radiator Co., de Toronto.

Les escaliers sont en marbre du Tennessee, et les rampes en fer forgé.

Les plafonds sont élevés, les fenêtres sont larges et il n'y a pas un seul coin obscur dans cette immense bâtisse.

Les boiseries sont presque toutes en chêne sculpté, à l'exception des appartements du président et du vice-président qui sont en acajou,

Les bureaux du second étage sont ceux du trésorier, du caissier, de l'agent des divisions et le bureau des réclamations.

Au troisième étage sont les bureaux suivants:

Second vice-président et gérant général; assistant du second-vice-président, et agent des terres de la compagnie; troisième vice-président; assistant-général et contrôleur; agent des réclamations; gérant du trafic des passagers; bureaux généraux des passagers et département de la publicité.

Au quatrième étage sont situés les bureaux des gérant, ingénieur en chef et dessinateurs, comptabilité des wagons, service des wagons, télégraphie et téléphone.

Au cinquième étage se trouveront les bureaux suivants: département du pourvoyeur général, département médical, département en loi, bureaux de la société d'assurance et de prévoyance pour les employés, ainsi que les bureaux généraux de la "Canadian Express Co".

Le toit, les puits de lumière et les corniches sont en aluminium.

Dans la tour sud de l'édifice deux pièces ont été réservées comme observatoire; de ce point élevé, l'on a une vue splendide du fleuve Saint-Laurent, du port et de toute la ville.

Le grand cadran placé au centre de la tour centrale a été construit en Angleterre; la cloche qui sonne les heures pèse dans les 2,000 livres.

Les hauts fonctionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc, à l'heure présente sont:

Président, Sir Charles Rivers-Wilson; Vice-président, James Price; second vice-président et gérant-général, Charles M. Hays; Troisième vice-président, F. W. Morse; Gérant, F. H. McGuigan; assistant-général et contrôleur, William Wainwright; agent-général des passagers, R. S. Logan; ingénieur en chef, Joseph Hobson; gérant du trafic du fret, J. W. Loud; 1er auditeur, H. W. Walker; trésorier, Frank Scott; solliciteur, A. E. Beckett; comptable général pour les chars, W. H. Rosevear; gérant du département de publicité, H. R. Charlton; agent du fret étranger, A. F. Read; surintendant du département des chars, W. McWood; surintendant des machines, W. D. Robb, agent général pour les achats, A. Butze; agent de fret pour la division de Montréal, Frank J. Watson.

La visite des journalistes s'est terminée au Club St James par un lunch dont le menu, est-il besoin de le dire, était des plus soigné.

M. W. Wainwright, dont les relations constantes avec la presse ont toujours été des plus cordiales, présidait aux agapes.

Au café, M. W. Wainwright se leva pour remercier les journalistes présents de s'être

rendus en aussi grand nombre à l'invitation des directeurs de la Compagnie du Grand Tronc; il se fit l'interprète des regrets de MM. Hays et Logan que des raisons majeures avaient obligés de s'absenter de la ville et privés de l'avantage de prendre part à cette charmante réunion. Il ajouta que bien que l'occasion fût entièrement extra officielle, il jugeait que les événements survenus depuis vingt-quatre heures ne permettaient pas de passer sous silence un événement important qui agite et réjouit l'esprit de tous les sujets britanniques.

M. Wainwright fit alors une délicate allusion à la conclusion de la paix et à l'heureuse terminaison de la guerre Sud-Africaine. Il termina en proposant la santé du Roi qui fut bue en silence.

M. Richard White, le doyen des journalistes présents, rompit à son tour la convention en vertu de laquelle il ne devait pas se faire de discours et proposa la santé du Grand Tronc. Il fit appel à ses souvenirs lointains et rappela aux jeunes présents les années d'autrefois où le Grand Tronc, alors le seul chemin de fer canadien, tenait ses bureaux dans une misérable petite cabane. Il établit un puissant contraste avec l'extension prise aujourd'hui par cette entreprise qui occupe maintenant le somptueux palais que nous venons de voir et dont les voies ferrées sillonnent tout le Canada. Après avoir fait l'éloge des directeurs et chefs de service de cette institution, après avoir mentionné les progrès opérés depuis quelques années, reconstruction du Pont Victoria, doublement des voies, construction des nouveaux bureaux, construction d'élévateurs à la Pointe du Monlin à Vent, il rendit un juste tribut au talent personnel de M. Wainwright, assistant administrateur et contrôleur du Grand Tronc, il rappela tout le zèle et le dévouement dont il a toujours fait preuve dans l'intérêt de la compagnie et la juste popularité qu'il s'est acquise parmi tous ceux qui ont eu l'occasion de l'approcher.

La santé de M. Wainwright a été bue avec enthousiasme.

M. Wainwright, avec une modestie charmante, a reporté sur ses auxiliaires et ses collègues tout le mérite des remarques aimables à son égard. Quarante ans passés, dit-il, je débarquai de Liverpool à Montréal, pour prendre charge du chemin de fer du Grand Tronc, et depuis lors, mes relations avec le Canada et le public canadien ont toujours été pour moi des plus agréables et des plus sympathiques.

M. Wainwright conclut en remerciant les journalistes présents de la cordialité avec laquelle ils avaient bu à sa santé.

Ce fut le seul toast, et l'on se dispersa ensuite.

Les produits de qualité ont toujours leur prix: ils ne moisissent pas sur les tablettes et attirent la clientèle au magasin. Le chocolat de Fry constitue, pour la clientèle féminine surtout, un attrait remarquable.