

ayant le sien, conduit à un grand développement des voies de roulage. Aussi les transports sont effectués par des locomotives à air comprimé du système Porter, en usage général dans les houillères américaines. Ces locomotives reçoivent dans leurs réservoirs l'air comprimé à 60-65 kg. au moyen de sous-stations ménagées le long des galeries de roulage. La pression d'utilisation au cylindre est de 9 kg. 5. Ces locomotives font un service excellent, sont très robustes et peuvent être confiées à des ouvriers non mécaniciens.

Il n'y a pas d'atelier de lavage. Le charbon, au sortir des tunnels, est amené par train de quinze ou vingt berlines sur une estacade en acier traversant la vallée et au-dessus de laquelle se fait le chargement en wagons. Le charbon est déchargé par des culbuteurs rotatifs sur une grille à secousses, dont le seul but est de séparer la majeure partie du poussier, qu'on envoie aux fours à coke. Le refus, qui est un charbon de toutes dimensions, est soumis à un simple triage des schistes à la main sur un transporteur à lames d'acier et est expédié tel quel au consommateur.

La nécessité qu'il y a de se protéger contre les accidents, la longueur des galeries de roulage, les dépenses de traçage élèvent le coût d'extraction au delà de la moyenne de celui des autres Compagnies. Ce coût d'extraction varie de 9 à 10 fr. par tonne.

La production pour les trois mines 1, 2 et 5 est voisine de 550.000 tonnes, dont 140.000 sont transformées en coke.

Le siège de Michel produit 350.000 tonnes; celui de Morrissey est seulement dans la période de développement.

La Compagnie est contrôlée par le Great Northern Ry, dont les lignes couvrent les Etats au sud du Canada, de Chicago à Seattle. Aussi la majeure partie des