

au commerce et à l'industrie du monde.

La même évolution, fertile en heureuses conséquences, ne manquera pas de se produire en Chine quand sera prête la soudure de ses chemins de fer avec ceux de l'Europe par la voie Transsibérienne.

Il est donc bien entendu que l'emploi de la voie terrestre, en dehors des avantages spéciaux qu'elle peut présenter sur l'emploi de la voie maritime, procurera une économie de temps de quinze jours environ pour le trajet simple.

La Conférence avait à déterminer celles des stations françaises appelées à délivrer des billets directs pour les principales destinations d'Extrême-Orient. On a décidé en principe de donner aux billets simples une durée de validité de deux mois, permettant aux voyageurs de s'arrêter dans les principales stations du Transsibérien qui ont été dénommées ci-dessus. Indépendamment des billets simples, il sera délivré des billets d'aller et retour, d'une validité de neuf mois, pour la voie ferrée dans les deux sens. Cette facilité sera particulièrement appréciée des fonctionnaires de l'Etat qui, ayant obtenu un congé, pourront séjourner en Europe plus longtemps qu'il ne leur est loisible de le faire actuellement.

D'après le programme admis par la Conférence, des trains rapides, avec wagons-lits et wagons restaurants, partiront trois fois par semaine des stations frontières russes pour atteindre, par Moscou et Irkoutsk, Port-Arthur et Pékin. Une correspondance serait établie avec les voies ferrées d'Europe et les paquebots pour Changhaï et Nagasaki.

Cette correspondance à établir entre le service de la voie ferrée et celui des Compagnies de navigation à destination de l'Extrême-Orient, et *vice versa*, répond à l'un des desiderata de la Conférence: créer des billets permettant de voyager à l'aller par l'itinéraire maritime actuel et de revenir par le Transsibérien, ou réciproquement.

Une fois entrée dans cet ordre de faits, la Conférence a pensé qu'elle pourrait élargir encore son plan d'action. C'est ainsi qu'elle a l'intention d'étudier de concert avec les Compagnies de navigation d'Occident en Orient et les chemins de fer américains les conditions d'émission de billets permettant d'effectuer le tour du monde.

Le tour du monde en quarante jours! Que dirait Jules Verne?

En attendant qu'on arrive ainsi à faire le tour du globe, tout est prêt pour une inauguration à courte échéance de la ligne de Paris à Pékin par le Transsibérien dans le délai restreint de quatorze jours.

Quelques derniers détails restent à fixer, tels que le prix des billets de parcours, soit pour le trajet total, soit pour

des distances intermédiaires. Ceci n'offre pas de difficulté et ne peut causer de retard.

On ne s'étonnera pas de la coopération de M. Sartiaux à l'œuvre de progrès dont nous venons de retracer les points caractéristiques. L'éminent ingénieur ne pouvait manquer d'être sollicité de prêter à ce vaste projet le concours de son expérience consommée, de son autorité technique unanimement appréciée. Il a payé largement de sa personne et mérité une bonne part du succès final.

Une tâche non moins difficile, et plus complexe comme détails d'organisation, incombait au très distingué directeur général de la Compagnie des Wagons-Lits, M. Nagelmackers. On peut dire qu'il a été la cheville ouvrière d'une entreprise qui n'a pas encore de précédent comme importance. C'est à la haute compétence de M. Nagelmackers que les membres de la conférence ont demandé tous les renseignements désirables sur la durée des trajets, la composition des trains, la création des billets circulaires et d'aller et retour. C'est lui encore qui s'est entremis avec les Compagnies de navigation pour les intéresser au projet, leur démontrant que la voie ferrée terrestre ne devait leur porter aucun préjudice; qu'elles trouveraient au contraire un profit réel à sa mise en service, par suite de l'abondance forcée du trafic à naître entre l'Europe et les pays d'Asie voisins de la Chine et du Japon.

C'est le monde industriel et commercial tout entier qui ressentira les bienfaits d'une entreprise difficile menée à bien par des hommes vaillants et de bonne volonté. Ils ont droit à un hommage unanime.

PAUL D'A.

Si vous commandez des livrets à coupons par quantités de 500 livrets, cela vous paiera d'écrire à la Allison Coupon Company et de demander un échantillon de ses coupons-gravés.

APPAREILS ECONOMIQUES DE CHAUFFAGE

La Thos. Davidson Manufacturing Co., qui est l'agent de la Standard Lighting Co., de Cleveland, manufacturier de poêles à pétrole, nous dit qu'il y a eu une très forte demande pour ces appareils de chauffage depuis l'arrivée des grands froids. Leur vente a été tellement forte que le stock en a été presque complètement épuisé; cependant, une consignment importante est attendue la semaine prochaine.

La Standard Lighting Co., fabrique deux genres de poêles la "Standard" et le "New Process"; ces poêles qui chauffent parfaitement n'utilisent pas plus de pétrole qu'une lampe ordinaire à éclairage, ils ont sur les autres poêles l'avantage d'être munis d'une poignée qui permet de les transporter avec facilité d'un appartement à l'autre.

VOUS PAYEZ VOTRE ARGENT ET VOUS PRENEZ VOTRE CHOIX

Si vous avez besoin de clous à cheval à bas prix, nous pouvons les fabriquer de qualité égale, sinon supérieure à ceux de n'importe quel autre fabricant de clous au Canada. Mais nous n'y avons pas confiance et si vous accordez à cette question quelque considération, vous n'y aurez pas confiance davantage.

Vous ne pouvez pas fabriquer des clous à cheval, à bas prix, à moins d'employer des matériaux à bas prix, n'est-ce pas? Pas plus que vous ne pouvez fabriquer les meilleurs clous à cheval, à moins d'employer les meilleurs matériaux. Vous admettez cela bien certainement. Le coût de fabrication de l'article à bas prix et de l'article supérieur est pratiquement le même, de sorte que le problème se réduit à une question de qualité du matériel employé pour effectuer une économie quelconque. La différence extrême entre les matériaux à plus bas prix convenant à la fabrication d'un clou à cheval, et la meilleure qualité procurable — comme celle que nous employons exclusivement — les **baguettes d'acier à clous résistant et élastique au charbon de bois de Suède**, ne dépasse pas \$20.00 la tonne ou 1 centin la livre: disons: vingt-cinq cents par caisse.

Eh bien, ne vaut-il pas mieux payer un centin de plus pour la matière première? C'est notre avis et si le maréchal-ferrant veut bien comparer raisonnablement les avantages qu'il y a pour lui et son client à n'employer que les meilleurs clous à cheval, nous n'entendons plus tant parler de "clous à cheval à bon marché." N'oubliez pas le fait que si vous achetez (comme vous le pouvez) des clous à cheval à meilleur marché que la marque "C", que pour chaque 25c de moins (sur la grandeur moyenne No 8) cela ne réduit que d'un tiers de centin le coût des clous employés à ferrer un cheval. C'est une misérable économie que d'employer des matériaux médiocres quels qu'ils soient, surtout pour la différence de prix sur les clous à cheval.

Nous demandons que pour vos commandes, vous exprimiez votre préférence pour la marque "C".

**CANADA HORSE NAIL CO.
MONTREAL**