

Samedi, 20 Mai 1880

## SOMMAIRE

AFFAIRES PROVINCIALES.  
L'ORDRE DU JOUR.  
LÉGISLATURE DE QUÉBEC.  
LIVRES NOUVEAUX.  
CHEMIN DE FER DE COLONISATION.  
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.  
A TRAVERS OTTAWA.  
PÉRIEUX—LA RUTE DE L'ANNE: Raoul de Noddy.  
MARCHÉS D'OTTAWA.  
M. CHES STANBORN.

## AFFAIRES PROVINCIALES

La législature de Québec s'est réunie hier. Les discours du trône que nous publions ailleurs signalent les principales mesures que le gouvernement présentera. C'est un programme à la fois d'économie et de progrès, qui ne peut manquer de recevoir toute l'attention à laquelle il a droit.

On ne saurait nier que la tâche échue au gouvernement Chapeau est une tâche hérissée de difficultés. La maladministration de ses prédécesseurs pendant une période de vingt mois avait jeté les affaires provinciales dans un véritable cahot. Il s'est agi depuis de nettoyer les écuries d'Augias : tâche ingrate et embarrassante.

La question financière est incontestablement la question dont la solution est à la fois la plus difficile et la plus urgente. Les deux partis sont sans doute responsables de la dette publique qui pèse aujourd'hui sur la province, mais sans le gaspillage pratiqué par le gouvernement Joly, sans la construction du *loop-line*, sans l'achat de terrains inutiles à des prix extravagants, et sans bien d'autres transactions qui ont un cachet plus ou moins véreux, la succession dévolue au cabinet Chapeau serait loin d'être aussi onéreuse qu'elle l'est.

Les dettes contractées pour l'exécution d'entreprises intimement liées au développement d'un pays peuvent être le meilleur des placements pour l'Etat—et à ce titre nous approuvons pleinement les dépenses réellement encourues pour la construction du chemin du Nord. Mais les dettes occasionnées par des actes d'extravagance, d'incapacité et de corruption, dans certains cas, comme l'ont été ceux du cabinet Joly, sont un véritable fléau pour un pays. Non-seulement elles sont improductives, mais elles entraînent forcément à leur suite pour les populations de lourdes charges qui peuvent devenir intolérables.

Nous avons annoncé, ces jours derniers, la négociation d'un emprunt de plusieurs millions à Paris. On aurait tout cependant de croire que nous sommes heureux d'avoir vu la province de Québec forcée de recourir à un pareil expédient. Il eût valu infiniment mieux ne pas être obligé de s'adresser aux capitalistes étrangers, et satisfaire à tous les engagements par les seuls revenus de la province. Cela étant impossible, il fallait avant tout sauver le crédit du gouvernement. C'est ce que le ministre Chapeau a fait d'une façon singulièrement habile et heureuse. A ce compte, nous pouvons nous féliciter du résultat.

La dette actuelle de la province, en y comprenant le nouvel emprunt, est de \$17,000,000. Le déficit probable dans l'état actuel du revenu et de la dépense, est d'environ \$500,000, au tant du moins que nous pouvons en juger par les comptes publics. L'honorable M. Langelier a pu vouloir dissimuler ce déficit, alors qu'il était ministre des finances, en imputant au compte du revenu une somme de \$500,000, imputable au compte du capital, mais personne ne s'est laissé prendre à ce leurre. Ses propres partisans ne l'ont pas cru et les hommes sérieux se sont moqués de ce tour de passe-passe politique.

Il est parfaitement inutile de vouloir se dissimuler les difficultés de la situation. Il vaut mieux les regarder carrément en face et tâcher de les résoudre de la façon la plus judicieuse possible. Au reste, elles sont loin d'être insurmontables. Les ressources de la province sont encore considérables ; il s'agit d'en tirer le meilleur parti possible. Que l'on pratique l'économie la plus sévère, que l'on abolisse les sinecures, que l'on réduise le personnel administratif chaque fois que la chose est possible, que l'on perçoive sans tarder les sommes énormes dues à la province, que l'on élève quelques impôts de façon à accroître le revenu tout en n'accablant pas la population, et l'on pourra surmonter tous les obstacles. On aura ainsi sauvé la province de Québec.

C'est une rude tâche, mais c'est une tâche patriotique, digne d'hommes de cœur et de haute intelligence. Le gouvernement Chapeau veut donner à cette tâche tout son dévouement, tout son esprit d'initiative, toute son énergie. Il doit s'attendre, en retour, à trouver dans la députation un loyal appui pour mener à bonne fin cette importante mission. Cet appui, nous en avons la certitude, ne lui sera pas refusé, même de la part de députés qui n'étaient pas enrôlés jusqu'ici sous la bannière conservatrice, mais qui ont compris que les intérêts de la province doivent primer les intérêts de parti.

## ECHOS DU JOUR

M. Claudio Jannet vient de publier un article dans la *Revue catholique des institutions et du droit* approuvant fortement l'étude remarquable publiée par M. le sénateur Trudel sur nos chambres hautes.

Jeudi dernier, dit le *Sorelois*, environ 150 personnes se rendaient de cette ville en pèlerinage à Sainte-Anne de Sorel. On raconte qu'à l'occasion de ce pèlerinage, il s'est opéré, sinon un miracle, du moins un fait assez extraordinaire. Un des enfants de M. David Francœur, qui depuis plusieurs mois ne pouvait marcher, aurait retrouvé tout à coup l'usage de ses jambes.

## De l'Événement :

« La prochaine session nous présentera probablement un spectacle assez nouveau et nous verrons les rôles inversés. Ce ne sera pas, comme d'habitude, l'opposition qui fera le procès du ministère, mais le ministère qui fera le procès de l'opposition, ou, si l'on veut, de l'ancien cabinet. On annonce toute une série de révélations curieuses, piquantes, sur les agissements des anciens ministres. Grâce à la confusion d'un régime tout provisoire, il se sera tissé bien des irrégularités dont les auteurs ne soupçonneront guère la gravité, et qui, exposés au grand jour, feront assez mauvais effet. »

Quelques journaux viennent de publier un récit par lequel leurs Excellences auraient failli perdre la vie, l'autre jour, lorsqu'elles quitteraient Ottawa pour Québec par un convoi spécial. La collision imminente entre ce convoi et un autre train, qui aurait pu avoir les conséquences les plus fatales, n'existe que dans leur imagination. De tous les chemins en Amérique, la route du Nord est peut-être celle sur laquelle il est moins survenu d'accidents, proportionnellement à son parcours, de puis qu'elle est en opération.

Le prince Léopold a bien employé sa journée, hier, à Ottawa. En arrivant, il visita la superbe scierie de MM. Perley et Pattee, qui pourra lui donner une bonne idée de nos grands établissements des Chaudières.

A deux heures, il prenait le lunch chez lady Macdonald, à Stadacona Hall, avec les officiers de sa suite ; sir Charles Tupper, les honorables MM. Baby et Bowell étaient aussi présents. La musique fut faite durant le goûter par l'excellent orchestre Marier.

Après le lunch, le prince Léopold visita les édifices parlementaires, la bibliothèque, puis Rideau Hall, et passa ensuite quelque temps à la résidence de M. Reynolds. A 8 heures, il dinait à l'Argyle, sur l'invitation de sir Edward Salby Smyth, puis partait à 10.45 pour Toronto, où doit le rejoindre la princesse Louise, qui l'accompagnera jusqu'à Chicago. De là, leurs Altesses reviendront à Québec pour aller faire la pêche au saumon dans le bas du fleuve Saint-Laurent.

## LÉGISLATURE DE QUÉBEC

### Ouverture de la session.

Québec, 23.—La seconde session du quatrième parlement de Québec a été ouverte aujourd'hui par le lieutenant-gouverneur Robitaille. Tous les ministres qui se trouvaient ici, une dizaine d'officiers des différents corps militaires et un grand nombre de dames élégantes se pressaient dans la salle du Conseil législatif, tandis que l'espace immédiatement en face du trône était occupé par le clergé, les consultants étrangers et les juges. Le lieutenant-gouverneur portait l'habit de cour de la cour de Windsor. La garde d'honneur à l'entrée principale des édifices du parlement, se composait de 50 hommes de la batterie B et de son corps de musique. Un salut a été tiré de la citadelle. Une foule considérable se pressait sur la place du parlement et dans les rues adjacentes. 50 hommes de police, commandés par le colonel Vohl, gardaient les abords du parlement.

Son Excellence a ouvert la session par les discours suivants :

Honorable M. Messieurs du Conseil législatif,

Messieurs de l'Assemblée législative,

J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au siège du gouvernement, où vous êtes assemblés pour expédier les affaires de la province. J'ai la confiance que les représentants au Parlement, en commençant leurs tra-

vau, seront animés de cet esprit d'entente si nécessaire au bon fonctionnement de nos institutions politiques et au progrès de notre pays.

Je suis heureux de m'unir à vous pour exprimer nos sentiments de gratitude, de loyauté à notre Gracieux Souverain à l'occasion de la visite de Son Altesse Royale le prince Léopold. Son Altesse est le cinquième membre de la famille royale qui a honoré notre pays de sa présence, et il nous fait beaucoup plaisir de considérer sa visite comme étant une nouvelle preuve de l'affection de notre Gracieux Souverain.

Nous devrions tous nous réjouir à la pensée que la dépression générale qui s'est fait sentir dans toutes les branches d'industrie commence à disparaître.

La préparation du bois de construction dans nos forêts et le développement de nos ressources minières ont été paralysés par la crise, mais vous serez heureux d'apprendre qu'il y a tout lieu d'espérer que la nouvelle impulsion donnée à ces industries, ainsi qu'à d'autres, contribuera beaucoup à notre prospérité nationale en augmentant sensiblement le revenu de la province.

Deux entreprises que les législateurs et gouvernements précédents avaient spécialement protégées, savoir : les mines de phosphate et la manufacture de sucre de betteraves, ont reçu une attention spéciale du gouvernement, et sont en voie de réaliser les espérances des amis de l'agriculture et de l'industrie dans cette province.

Une exposition générale de la province aura lieu dans la province de Québec pendant l'année. Mon gouvernement a cru devoir encourager d'une manière particulière la concurrence agricole et industrielle, et j'ai la confiance que vous approuverez ce qui a été fait dans ce but.

Depuis la prorogation du dernier parlement, au 31 octobre dernier, le gouvernement a pris possession de la section Est du chemin de fer Q.M.O. et O., et a réuni sous une seule direction les deux sections de ce chemin. Les États qui vous seront soumis à ce sujet montreront que le revenu de cette ligne a augmenté à un degré très encourageant pour l'avenir de ces revenus, ainsi qu'à d'autres avantages qui peuvent être retirés du chemin, compensent pour les sacrifices qui ont été faits pour la mener à bonne fin.

Le coût de la construction du chemin de fer provincial ayant été le fonds consolidé des chemins de fer, absorbé les subsides réservés aux compagnies privées, et ayant, de plus, rendu nécessaires des emprunts temporaires sur le crédit de la province, il est devenu urgent de pourvoir au paiement de ces subsides et de ces emprunts. À cet effet, mon gouvernement a cru devoir faire des démarches préliminaires pour la négociation d'un emprunt suffisant pour faire face aux exigences de la situation, sans cependant dépasser les limites des ressources de la province.

Nous apprendrez avec plaisir que cet emprunt peut être effectué aux conditions les plus avantageuses, et vous serez appelé à l'approuver.

La province a contracté des engagements considérables pour compléter les améliorations qu'elle avait jugé convenable d'entreprendre afin de conserver dans la province une position digne de son importance politique. C'est un devoir nous pourrions tous les bons citoyens de travailler d'un commun accord à renouer ces obligations et à maintenir le crédit de la province. J'espère que vous serez appelés à aider loyalement mon gouvernement à accomplir cette tâche.

Comme notre constitution a confiné nos sources de revenu dans des limites étroites, il devient un devoir de pratiquer une prudente économie dans nos dépenses publiques et de percevoir les sommes dues au trésor, si nous voulons garder l'équilibre entre nos recettes et nos dépenses.

Le fonds d'emprunt municipal s'est accru considérablement depuis quelques années. Une mesure vous sera soumise à l'effet de disposer de cette dette au profit du trésor, ou, en d'autres termes, de la placer à la disposition des différentes municipalités intéressées. Vous aurez à considérer certains amendements à l'acte des licences, et un bill ayant pour objet de faire contribuer les bureaux publics au revenu de la province.

L'acte relatif aux asiles des aliénés a besoin d'être amendé en ce qui regarde les dépenses qu'il autorise, et vous aurez à vous occuper de cette question. Quelques changements sont nécessaires dans la législation relative à nos mines, autant pour ce qui concerne le revenu public que pour les facilités qui devraient être reportées au développement de cette importante industrie.

La consolidation de l'acte des chemins de fer de cette province, dans le but de l'assimiler à l'acte des chemins de fer de la Puisseance, est de la plus haute importance, et un bill à cet effet vous sera soumis.

La refonte des lois relatives à l'éducation et à l'agriculture sont des sujets sur lesquels vous serez appelés à donner votre avis pendant le cours de la session.

Vous serez appelés aussi à prendre en considération des bills ayant pour objet la refonte des statuts de la province, des modifications aux constitutions de la cour Supérieure et de la cour du Banc de la Reine, et l'emploi des prisonniers détenus dans les prisons communes des différents districts de la province.

Messieurs de l'Assemblée législative,

Les comptes publics de la dernière année fiscale, et un exposé des recettes et dépenses pour l'année courante, vous seront soumis.

Les prévisions budgétaires pour la prochaine année fiscale seront aussi soumises à votre approbation. Les estimations ont été préparées avec tout l'esprit d'économie compatible avec l'efficacité du service public. Vous

seriez aussi appelés à voter les subsides nécessaires au gouvernement de Sa Majesté.

Honorable Messieurs du Conseil législatif,

Messieurs de l'Assemblée législative.

Il ne me reste plus qu'à vous prier d'apporter à l'exécution des devoirs importants qui vous incombent tout le zèle, la prudence et le patriotisme que le pays a droit d'attendre de vous, et je prie le Tout-Puissant de guider vos conseils et de répandre ses faveurs sur notre peuple.

Dans la chambre d'assemblée, M. Beaudet, député de Chicoutimi, fut présenté par le premier ministre et M. Gauthier, M. Parent, député de Rimouski, par MM. Langelier et Gagnon. Ces deux députés ayant prêté le serment, prirent leur siège, le premier, du côté du ministère, et le second du côté de l'opposition.

Après les motions d'usage à l'ouverture du parlement, le premier ministre proposa que le discours du trône soit pris en considération, lundi prochain.

M. Joly demande des explications sur la formation du cabinet.

L'honorable M. Chapeau dit qu'il donnera d'amples détails lundi.

La Chambre alors s'ajourne à lundi.

## LIVRES NOUVEAUX

[Pour le Canada.]

M. Stanislas Drapeau revient sur la question de l'Union de Champlain, qui, il y a quatorze ans, souleva une polémique acerbe et peu fructueuse. Nous espérons que, cette fois, si quelque contredit M. Drapeau, il le fera d'une manière convenable. Ceci posé, disons que la nouvelle brochure est fort intéressante. Elle est d'une clarté que l'on ne rencontre pas souvent dans les écrits de ce genre. Le point principal sur lequel appuie son auteur, c'est que tout le monde a fait erreur, et que le tombeau de Champlain, au lieu d'être à la basse-ville ou à la haute-ville, était dans la cinquième de la côte dite de la Montagne, sous l'Alle Est du parlement actuel, et qu'il a été détruit en 1850. Nous attendons avec hâte ce que les archéologues peuvent répondre à M. Drapeau.

A l'occasion de la revue du 24 mai, à Québec, M. J. M. LeMoine a publié une brochure de notes historiques sur la vieille ville. Il n'est pas de touriste qui ne lise les livres de M. LeMoine ; ce sont d'excellents guides bourrés de renseignements sur certains points de la Montagne, sous les Grandines à Gaspé, les chroniques locales n'ont pas de secret pour lui.

M. Franklin B. Hough, auteur américain bien connu, était ici ces jours derniers. Il termine un livre sur les Mille-les et leurs environs, autrement dit du lac Ontario jusqu'à Montréal.

Avant longtemps, nous espérons que l'un de nos collaborateurs mettra, de son côté, la dernière main au travail qu'il fait sur la rivière Ottawa.

Ensuite, il faudra un historien pour nous raconter l'histoire de nos chemins de fer entre Montréal et les Grandines.

De cette manière, nous finirons par nous procurer l'histoire de tout le Saint-Laurent et de son principal tributaire, l'Ottawa.

On réimprime en ce moment, à Montréal, l'*Histoire du Canada* de M. Garneau—quatrième édition. C'est un livre demandé partout.

— JEAN BAILLÉ.

## CHEMINS DE FER DE COLONISATION

(Suite et fin.)

Pour se rendre compte de la puissance du trafic du chemin de fer du Canada, malgré cette organisation peu compliquée, il faut examiner en détail une photographie que ne manquent pas de rapporter tous les voyageurs de Festinog.

C'est la station la plus importante, Tan-y-Bwch station, au milieu de la ligne.

Il y a sur la voie d'évitement, à droite :

Un train mixte de voyageurs et marchandises, qui est très fréquemment remplacé par un train de voyageurs composé de 10 véhicules et une machine, et un train de marchandises composé de 80 wagons et d'une machine garée sur la même voie, derrière le précédent.

Sur la voie d'évitement à gauche : Un train de voyageurs descendant composé de six véhicules et de sa machine.

La voie du milieu reste libre pour laisser passer un train d'ardoises descendant, composé de 100 à 110 wagons pleins, sans machine, qui va traverser la gare sans s'y arrêter.

La gare de transbordement du Cambrian Rail way avec le Festinog Railway est à Myford Junction, point où les chemins de fer se croisent perpendiculairement, en passant l'un au dessus de l'autre.

Le Festinog est en dessous, et a établi un embranchement qui descend en courbe de très-petit rayon et se partage en trois voies pour s'accrocher aux voies du Cambrian.

Le trafic spécial de la ligne oblique en effet à trois genres de transbordement :

1o Pour les ardoises : en raison de leur fragilité elles sont transbordées à la main, et pour simplifier la manutention, les bois de charbon et les bois à des niveaux différents, pour que les bords des petits wagons d'ardoises du Festinog soient à même hauteur que les bords des grands wagons du Cambrian.

2o Pour le charbon : le transbordement se fait mécaniquement au moyen d'une plaque tournante spéciale, oscillant sur deux axes, et qui permet de vider en 5 minutes un

wagon de 10 tonnes du Cambrian dans cinq wagons de deux tonnes du Festinog.

3o Pour les marchandises : elles sont roulées ou brouettées d'un wagon à l'autre, les fonds étant du même niveau, et une grue pivotante opère le transbordement des colis les plus lourds.

La disposition de cette gare pour servir de modèle pour les gares de transbordement des grands chemins de fer ; car il ne faut pas oublier que les grandes compagnies transbordent presque toutes leurs marchandises à l'extrémité de leurs réseaux ; et ceux qui présentent comme argument contre l'établissement des petites voies l'obligation de la dépense de transbordement à leur rencontre avec une grande voie, se trompent sciemment, ou nous almons mieux le croire, par manque de renseignements.

Après les gares, il reste à décrire le matériel roulant.

Lorsque l'expérience eut prouvé l'extrême stabilité des voitures, on en construisit sur le modèle des grandes compagnies, c'est-à-dire avec banquettes perpendiculaires à la voie. Ces wagons ont deux compartiments avec des banquettes contenant trois voyageurs, soit en totalité douze voyageurs.

Tout récemment, on a essayé de grandes voitures montées sur bogies aux extrémités, comme les wagons américains, et contenant 50 voyageurs ; mais au lieu d'avoir l'entrée à chaque extrémité et un couloir central, ces voitures se composent de 7 compartiments séparés.

Tous ces wagons ont des roues de 0,45 en acier. Ils sont montés sur boîtes à graisse, avec ressorts en spirale, et le tamponnement se fait au moyen d'un tampon central, égale, ment à ressorts.

Les voyageurs sont plus confortablement assis dans tous ces wagons que dans beaucoup de wagons de lignes secondaires à voie normale, qui négligent souvent l'entretien de leur voie ; car dans la voie de 0,60 du Festinog, le bon entretien est indispensable pour obtenir la puissance du trafic et la vitesse des trains.

Un ingénieur français très distingué, M. E. Vignes, ingénieur des chemins de fer de l'Etat, qui a visité le Festinog en septembre 1877, après avoir ainsi cette question :

« Grâce à la solidité de la voie et son bon entretien, nous avons pu constater par nous-même que, dans des trains marchant à la vitesse de 40 à 50 kilomètres à l'heure, on ne ressent dans les voitures à voyageurs aucun mouvement de lacet, aucune irrégularité. Nous avons, en outre, circulé à plusieurs reprises dans des wagons à ardoises vides à la montée, ou assis sur le chargement de ces wagons pleins à la descente ; ils n'ont aucun ressort de suspension ; néanmoins, on n'y ressent pas la moindre secousse, et il est à peu près impossible de s'apercevoir du passage sur le joint des rails. »

Un des résultats les plus remarquables de cette exploitation et qui n'est pas de nos moindres avantages de la voie de 0,60 sur la voie normale, consiste dans la proportion réduite de poids mort remorqué comparé au poids payant des voyageurs.

Ainsi le wagon dos à dos pèse 1300 kilogrammes et contient 4 voyageurs, le wagon du deuxième type pèse 1,200 kilogrammes et contient 12 voyageurs, le dernier type, système américain, pèse 6,000 kilogrammes et contient 50 voyageurs : c'est donc, en résumé, 100 à 120 kilogrammes de poids mort par voyageur, tandis que, sur les grands chemins de fer, le poids mort est généralement de 250, 200 ou 150 kilogrammes par voyageur, suivant qu'il s'agit de 1re, 2e ou 3e classe.

Quant aux wagons à marchandises, ils sont d'une conception simple et solide et appropriés aux différents objets qu'ils ont à transporter.

Tous les wagons à marchandises sont montés avec boîtes à graisse, mais ils n'ont aucun ressort de suspension. Le tamponnement se fait sur un tampon central en fer, muni à sa partie inférieure d'une chaîne avec crochet pour l'attelage.

La proportion du poids mort est de 300 kilogrammes seulement par tonne, et dans les grands chemins de fer elle est de 6 à 800 kilogrammes.

Les deux premières locomotives construites en 1863 sont les mêmes que celles des entrepreneurs de travaux. Elles ont à roues complètes et pèsent 7,000 kilogrammes.

Leur emploi étant satisfaisant, deux autres machines du même genre furent construites l'année suivante et permirent de commencer le transport des voyageurs, transport qui fut d'abord fait à titre d'essai et gratuitement pendant quelques mois.

En 1868, deux nouvelles machines, également à 4 roues, mais pesant 10 tonnes, portèrent à 6 l'efficacité des machines du Festinog.

En 1869, le trafic augmentant considérablement, on essaya une nouvelle machine armée à 8 roues, système Fairlie, qui permettait de faire des trains beaucoup plus lourds en atteignant une vitesse de 40 à 50 kilomètres. Cette machine pèse 22,000 kilogrammes en ordre de marche, et a coûté 50,000 francs. En raison de son poids, elle n'a fallu adopter les rails de 24 kilogrammes.

Aujourd'hui, le Festinog Railway possède 4 locomotives Fairlie, et continue à employer les 6 premières à 4 roues, soit en totalité 10 locomotives ; et le total des recettes en 1877 a été de 692,000 francs, dont 176,875 francs pour 195,000 voyageurs et 507,000 francs pour les marchandises.

CONCLUSION.—D'après la description qui vient d'être faite, et tous les renseignements qui sont fournis, il est impossible aux plus incrédules de nier l'existence et la situation prospère de la ligne du Festinog construite à une vitesse de 0,60, avec traverses en bois. On voit également que c'est avec juste raison que le Festinog Railway peut être pris pour argument

irréfutable par les partisans des voies étroites.

En s'adressant aux ateliers de Petit-Bourg, l'installation peut se faire très rapidement.

La voie de 0,60 peut être construite par le système Decauville, avec des rails en fer ou en acier de 7, 12, 18 et 24 kilogs le mètre, et toutes ses parties, voie droite ou courbe, aussi bien que les croisements les plus compliqués, sont expédiés toutes faites et toutes prêtes à poser.

Pour une première installation on qui, dans les pays neufs, sera comme un sondage de civilisation, il n'y a pas à hésiter : c'est le plus petit de ces modèles qu'il faut adopter, car il est le plus économique, et il permet d'établir une voie à raison de 7,500 francs le kilomètre (\$2,400 par mille). Si le pays dans lequel on installe cette voie donne des déceptions et ne produit pas un trafic satisfaisant, la voie de 0,60 sera toujours suffisante pour assurer les communications avec traction de mules ou de petites locomotives.

Si, au contraire, cette voie donne assez de facilité de communications dans le pays pour développer la richesse et obliger les propriétaires du chemin de fer à remplacer successivement leur voie par celle en rails de 12 ou de 24 kilogs, ils seraient bien mal avisés de se plaindre, car la voie légère serait gagnée cent fois au moment où on devrait l'enlever et la remplacer par une plus forte, nous ne pourrions que les féliciter de ce résultat, et c'est ce que nous leur souhaitons de tout notre cœur.

Cette question mérite d'attirer l'attention de nos législateurs et de tous ceux qui veulent le développement utile à la colonisation de notre pays et l'exploitation de nos mines si nombreuses, si riches et cependant si peu exploitées.

À la suite d'une étude sérieuse, faite en partie sur les lieux, nous avons cru à propos de donner une large place à cet important sujet que nous espérons, sera pleinement discuté par la presse du Canada.

## DÉMENAGEMENT.

J'ai transporté mon magasin de CHAPEAUX et PELLERIES sur la rue Sparks, vis-à-vis l'hôtel Russell.

## R. J. DEVLIN

## TOUS LES JOURS

## GRANDE VENTE!

## MARCHANDISES

## Nouvelles et de Goût

## O'DOHERTY et Cie.,

CHÉZ

110 RUE SPARKS

En face de M. Bates et Cie., épiciers.

## EXCURSION

DE

## Chicago à Montréal

EN FAVEUR DU

## COLLEGE ST. Viateur

D. Bourbonnais, Illinois,

A L'OCCASION DE LA

## GRANDE CÉLÉBRATION

DE LA

## St. Jean-Baptiste

— A —

## QUEBEC

Prix du passage aller et retour \$17.00

\$8.00 pour les Enfants

Billets valables pour un mois

Deux trains quitteront Chicago le 21 juin l'un dans la matinée et l'autre dans l'après-midi.

## Fonds de Secours de Hull

Les contributions d'argent au Fonds de secours pour les incendies de Hull peuvent être déposées entre les mains du trésorier, D. Kew, éc., garant de la Banque des Marchands, à Ottawa. Les dons de provisions, vêtements, literie, etc., peuvent être adressés au comité exécutif, à l'hôtel de ville, Hull.

E. B. EDDY,

Président du comité exécutif.

Hull, 24 avril, 1880.

## SERVICE A THÉ

EN

## PORCELAINE,

(44 morceaux)

\$5.00

IMPORTATEURS

## C. S. Shaw & Cie

63 rue Sparks

SAISON DE 1880

Du 1er Mai au 1er Octobre

10 lbs, tous les jours, CINQ MOIS, \$4 00

10 " " " QUATRE " 3 50

10 " " " TROIS " 3 00

10 " " " DEUX " 2 25

10 " " " UN " 1 50

Deux livraisons le samedi. Pour double quantité, ajouter cinquante pour cent aux prix ci-dessus.

Tarif spécial pour des plus fortes commandes.

Ceux qui ont souci de leur santé feront bien de remarquer la qualité de notre glace, et se rappeler que nous la prenons au-dessus des chutes de la Chaudière, dans la baie qui fournit l'approvisionnement d'eau de la ville.

Nous ne permettons pas à nos employés de vendre de la glace ; ils sont tenus d'être polis et actifs dans l'accomplissement de leurs devoirs. On recevra avec reconnaissance toute information relative à quelque négligence de la part de nos employés.

J. CHRISTIN et Cie.,

381 rue Wellington

## Dr O. DAGENAIS

Médecin-Chirurgien.