

dimension ou d'une faible vitesse ne seront pas employés au commerce de l'avenir, et chaque jour de retard dans l'exécution de ces améliorations est un dommage causé au port. Le comité des docks s'est montré favorable à une politique de progrès, et s'il est appuyé on peut espérer qu'il fera les améliorations contenues dans les résolutions passées par la Chambre de commerce. Il s'agit de prolonger de 100 pieds l'écluse du dock d'Avonmouth et de construire une jetée, près de laquelle il y aura toujours 30 pieds d'eau. Aujourd'hui, l'espace consacré aux écluses est insuffisant. Aux "City Docks," l'écluse a 350 pieds de longueur, à Portshead, 444 pieds, et à Avonmouth 454 pieds de longueur. Pas une ne peut recevoir les steamers de fort tonnage qui transportent maintenant la meilleure classe de passagers, Au dock d'Avonmouth il y a assez d'espace pour donner à l'écluse la longueur voulue, et même davantage, sans nuire au chenal de la rivière. Et il n'y a probablement pas de travaux d'art pour empêcher la construction d'une jetée à l'eau basse. Ce n'est qu'une question d'argent; mais vu que les citoyens de Bristol sont les propriétaires des docks, il est naturel qu'ils désirent que cette entreprise soit conduite de la même manière que les autres affaires importantes. Ceux qui ne veulent pas marcher de pair avec le progrès du siècle, doivent se contenter d'une position intérieure, et je ne vois pas de raisons pour que Bristol reste en arrière. Les travaux des fondations ont été préparés, et il ne reste plus qu'à les terminer. Il n'est pas question de choisir un site pour y construire un dock ni de choisir entre la construction d'un dock et le creusement de la rivière. Ces questions ont été réglées; et tout ce qu'il reste à faire c'est d'utiliser les travaux qui existent, et de les adapter au trafic qu'on veut attirer dans le port. Si les améliorations indiquées dans les résolutions de la Chambre de commerce étaient exécutées le port serait en état d'offrir des facilités qui auraient des avantages particuliers. Bristol est particulièrement bien adapté à ce qu'on peut appeler le trafic auxiliaire, étant muni d'excellents entrepôts, d'enclos pour le bétail et de magasins à charbon, et on y trouve aussi le noyau d'un commerce canadien très important, tant sous le rapport des importations que des exportations. L'avenir dépend réellement du comité des docks, et vu qu'il a dernièrement fait preuve de l'antique esprit d'entreprise britannique, on peut raisonnablement espérer que nous sommes à la veille de pouvoir recevoir dans notre port les steamers du plus fort tonnage.

Bristol offre de nombreux avantages, tant praticables que profitables, pour l'établissement d'un service rapide de transport océanique. Comme port pour le courrier de la poste, Bristol a des facilités particulières. Il est plus central que tout autre port pour le transport des malles allant au Canada, aux États-Unis et aux Antilles et en-revenant. Le principal objet en vue, et dont il faut d'abord tenir compte, est de sauver du temps, et pour cette fin Bristol occupe le premier rang parmi les ports du Royaume-Uni. Par exemple, les malles et les passagers pourraient quitter Londres et être à bord du steamer, à Avonmouth, prêts à prendre la mer, en moins de trois heures, et comme il n'y a pas de barrage à éviter, le steamer pourrait se rendre directement à Halifax, Canada, *via* Queenstown. Ainsi, le temps sauvé en embarquant les malles à Avonmouth, comparé à Liverpool et autres ports, est considérable, et il n'y a pas ce seul avantage, mais encore la ligne directe de la route comparée avec les autres ports, ainsi qu'on peut le voir en examinant la carte géographique, vu que cette ligne est presque droite à partir de Londres, *via* Bristol, Avonmouth et Queenstown jusqu'à Halifax.

Un service rapide de transport direct entre Bristol et Halifax ferait une différence de deux jours, en partant de Londres à venir à ce dernier port, et se raccordant à l'Intercolonial et au chemin de fer canadien du Pacifique, on sauverait un autre jour pour la livraison des malles, ce qui ferait trois jours dans la Colombie anglaise et le Nord-Ouest. Tout ce dont nous avons besoin pour établir le trafic est une jetée à l'eau basse, à laquelle on pourrait arriver à toutes les phases de la marée, et le prolongement de l'écluse au dock d'Avonmouth.

La vitesse moyenne du premier steamer transatlantique, le *Great Western* (qui a été construit et expédié de Bristol), a été, à son premier voyage, d'un peu plus de huit milles à l'heure; en traversant l'Atlantique en mai dernier, le *City of Paris*, avec ses cinquante-quatre foyers et ses treize milles de tuyaux de chaudières à vapeur,