la longueur totale du réseau des chemins de fer du pays. Néanmoins, lorsqu'une compagnie de chemins de fer a des vieux rails de fer à vendre, elle en retire un prix plus élevé que de vieux rails d'acier; et l'économie provenant de cette source n'est pas à dédaigner.

L'amélioration survenue dans la situation des vieux rails encourage maintenant les compagnies de chemins de fer à songer au renouvellement de leurs voies ferrées, dans les parties du pays qui sont encore favorisées d'une température permettant leur réparation. Bien entendu, il ne faut pas compter que la hausse du prix de vente des vieux rails va réduire le prix d'achat des rails neufs de la même somme; car les rails faits dans ces dernières années sont de sections plus pesantes que ceux qu'ils remplacent. Cependant chaque hausse de un dollar dans le prix d'une tonne de vieux rails est d'une haute importance pour une compagnie de chemins de fer ayant beaucoup de voies dans une condition telle que leur renouvellement est à désirer ou est forcé. C'est une considération même pour les compagnies de chemins de fer qui opèrent dans des sections éloignées des centres consommateurs.

L'écart entre le prix des vieux rails et celui des neufs augmente avec la distance des aciéries, mais partout les vieux rails ont une valeur qui suit les fluctuations du marché général des vieux matériaux.

Cette particularité du commerce des rails est un point souvent dédaigné dans les discussions sur le prix des rails neufs. Alors que les compagnies de chemins de fer mentionnent souvent, dans leurs rapports annuels, le tonnage des rails neufs achetés et posés, montrant ainsi la dépense considérable nécessitée par cette opération, elles ne parlent jamais de la somme qu'elles ont en même temps retirée de la vente de leurs vieux rails. Si de tels chiffres étaient publiés, il est hors de doute qu'ils donneraient lieu souvent, à des comparaisons très intéressantes avec la dépense occasionnée par l'achat de rails neufs. De plus, ils tendraient à montrer que les compagnies de chemins de fer, dont les lignes atteignent en quelque point les centres consommateurs de fer et d'acier, sont bien à même de payer de bons prix pour les rails neufs, sans prendre davantage en considération les recettes que rapporte à beaucoup d'entre elles le trafic des grandes aciéries, lorsqu'il y a une demande active pour les rails.

La demande croissante pour les rails d'acier neufs, qui a été remarquée dernièrement, doit être attribuée en partie à la meilleure condition du marché des vieux rails, et en partie à l'augmentation des revenus des compagnies de chemins de fer. Cette amélioration dans la demande arrive en temps opportun; car il est nécessaire de combler le vide causé par la cessation de demande de la part du Canada.

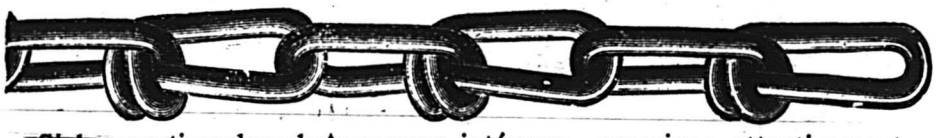
Pendant quelque temps, les compagnies de chemins de fer canadiennes ont fait de gros achats de rails américains, prévoyant que les rails seraient rayés de la liste des marchandises entrant au Canada en franchise. Le 1er Novembre, un droit de $7 par tonne fut décrété; le rendement de ce droit est soumis à des conjectures, car il reste à savoir si les usines canadiennes pourront fournir à la demande de leur pays. Mais ce droit a eu pour effet immédiat de fermer le marché canadien à nos manufacturiers de rails.

Un fait qui promet d'être typique dans l'établissement de chemins de fer futurs, c'est la construction de lignes électriques secondaires s'embranchant sur les lignes à vapeur, principalement à travers les Etats de l'extrême Ouest. Un nombre considérable de ces lignes sont à l'étude pour la saison prochaine, tant aux Etats-Unis qu'au Canada. De nouvelles étendues de territoire seront ouvertes, qui comprendront les vallées dont l'irrigation produit la merveilleuse fertilité. On y trouve en général de vastes pouvoirs hydrauliques suffisants pour créer tout le courant électrique nécessaire à la mise en opération complète de telles entreprises.

Dans beaucoup de cas, les compagnies de chemins de fer à vapeur donnent leur appui aux nouveaux chemins de fer électriques, leur fournissant partie ou la totalité du capital nécessaire; car elles voient une grosse affaire pour elles dans ces lignes secondaires, mises en exploitation au moyen d'une force engendrée à bon marché par l'eau. On rapporte qu'une douzaine au moins de ces lignes sont en train de se développer dans les états d'Idaho et de Washington seulement, et d'autres états en font monter leur nombre à un total beaucoup plus élevé.

Quelques-unes de ces lignes auront une longueur d'environ 100 milles, et la longueur des autres variera jusqu'à descendre à une vingtaine de milles. Un exemple typique est fourni par une ligne qui atteindra la riche contrée de Palouse, la plus grande région à blé de la côte du Pacifique; cette route s'étendra de Spokane à Colfax et Moscow, sur une distance de 100 milles. L'ensemble de l'outillage électrique, rails, fils, matériel roulant, aussi bien que des divers articles manufacturés qui entrent dans une semblable construction, représentera une très-forte somme d'argent; mais bien plus importantes seront les richesses développées en donnant, à une nouvelle contrée, dont une grande partie a été tirée du désert récemment, un moyen rapide et efficace de communiquer par voie ferrée avec le monde extérieur. L'essor donné à l'agriculture et aux autres travaux qui en dérivent augmentera matériellement la capacité productrice de richesse de cette grande section.

Chaines en Broche d'Acier patentées de BROWN

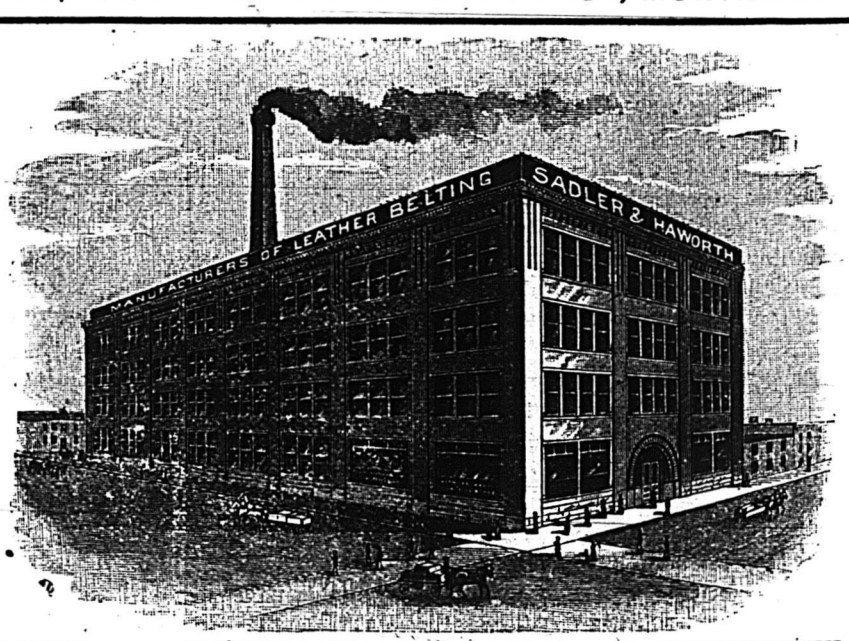


Si la question des chaînes vous intéresse, examinez attentivement la parfaite construction mécanique de BROWN. C'est la chaîne la plus parfaite qui se fabrique. Nous la fabriquons en treize grandeurs. Nous l'employons exclusivement dans toutes nos chaînes, licous, à chiens, chaînes d'attache, chaînes pour bétail, longes, etc. Vous ne commettrez pas d'erreur en vendant exclusivement nos lignes.

The B. GREENING WIRE CO., Limited

HAMILTON, ONT. MONTREAL, QUE

Dépot dans l'Est: 422 RUE SAINT-PAUL, MONTREAL.



SADLER & HAWORTH, Manufacturiers de COURROIES EN CUIR TANNE AU CHENE. . . . . .

Marchands de Courroies en Caoutchouc et de Fournitures de toutes sortes pour Manufactures.

P.S.—Si votre fournisseur ne vend pas nos Courroies, adressez-vous directement à nous.

TORONTO: 9 Jordan St. Coin William et Seigneurs, MONTREAL.