

La Rogina.....	0.05
Le Roi.....	7.50
Lilly May.....	0.16
Mabel.....	0.15
May Flower.....	0.17½
Monita.....	0.25
Monte Christo.....	0.19
Morning Star.....	0.12½
Mugwump.....	0.20
Nest Egg.....	0.15
Norway.....	0.06
Novelty.....	0.15
O. K.....	0.34
Poorman.....	0.10
Red Mountain View.....	0.12
Rosland Red Mountain.....	0.26
Virginia.....	0.23
War Eagle.....	1.65
West Le Roi and Josie.....	0.35
Wolverine.....	0.09

DIVERS

Alberni Con.....	0.34
Cariboo Camp McKinny.....	0.46
Caribou Hydraulic.....	8.50
Hall Mines (Nelson).....	10.00
Noble Five (Slocan).....	0.43
Slocan Star (Slocan).....	2.30
Saw Bill (Rainy River).....	2.10
Van Anda (Texada).....	0.12
Wonderful (Slocan).....	0.14
Old Irouxides.....	0.12

La spéculation est le nerf des mines ; mais pas trop n'en faut. A la Colombie, l'exploitation du "boom" a pris de telles proportions que la chambre de commerce de Victoria demande que le gouvernement y mette le hola en exigeant un dépôt de toutes les compagnies avant de leur permettre de faire des opérations, ainsi que la nomination d'un certain nombre de résidents dans les conseils de direction.

En attendant, les fouilles actives organisées dans la région de Kootenay, qui s'agit pour avoir son chemin de fer par Crow's Nest Pass, ont pour effet d'amener des découvertes qui ne manquent pas d'être proclamées bien haut par les compagnies intéressées. Ainsi, l'une annonce qu'elle a trouvé une abondance de minerai d'étain ; une autre a réussi à trouver du cinnabre ou mercure.

Un récent écrit de M. G. M. Dawson, directeur des explorations géologiques du Canada, donne d'intéressants détails sur les mines de Colombie et du Canada en général. Les mines canadiennes figurent encore au dernier rang à l'exportation, bien qu'elles indiquent du progrès d'année en année, ayant produit \$22,500,000 en 1895. La première mine d'or de Colombie, la Thompson, a été découverte en 1857, et plusieurs années auparavant on avait trouvé du charbon sur l'île de Vancouver. En 1863, le district de Caribou a produit \$4,000,000 en minerai d'or. L'argent, le cuivre, le plomb se trouvent parfois alliés à l'or ; M. Dawson constate que la dépréciation de l'argent a nui à ces mines bimétalliques. La fièvre actuelle a été causée par le dernier 3000

claims ont été alors enregistrés dans le Kootenay Ouest seul. Les plus sérieux de ces mines, au nombre d'une cinquantaine, ont produit \$2,100,000 en 1895, dont \$739,000 argent, \$679,500 or, le reste plomb et cuivre.

Le premier semestre de 1896 se solde par une production de \$2,200,000. En charbon, la production colonienne est d'une moyenne de 1 million de tonnes par année.

Une statistique qui date de dix ans évalue à 33,000,000 tonnes les gisements de charbon du Territoire d'Alberta, au Nord Ouest. M. Dawson mentionne aussi les mines de nickel de Sudbury, qui alimentent suffisamment la demande croissante de ce métal. La richesse minière d'Ontario consiste en pétrole, sel, gaz naturel, gypse et matériaux de construction. Les derniers rapports de M. A. Blue, le chef du bureau des statistiques d'Ontario, n'indiquent pas un progrès minier notable dans cette province.

Le phosphate ou apatite de Québec paraît détournée par les fertilisants importés. Notre province a le monopole de l'amiante (chrysotile). L'apparition du fer chromique dans la même région est le grand événement de l'année. A Capleton, on continue à exploiter en grand les pyrites de cuivre. Les mines d'or de la Beauce attendent de grands capitaux et des procédés avancés pour réussir. Les carrières de granit ne nous manquent pas non plus.

Les quartz aurifères de la Nouvelle-Ecosse promettent bien, et ses houillères sont très actives. Les Provinces Maritimes contiennent du cuivre, du manganèse, de l'antimoine, du tripoli, mais en trop petite quantité pour exploitation. On trouve du tripoli aussi dans la vallée de la Métapédia. Le Nouveau-Brunswick est connu pour ses belles carrières de syénite rouge.

L'explorateur Low parle de gisements énormes de minerai de fer dans le nord du Labrador, mais c'est encore du prématuré. On sait déjà qu'il y a du fer dans la région du Lac St-Jean.

La fièvre d'or de Colombie va peut-être avoir un grand effet stimulant sur toutes ces ressources trop négligées. Les capitalistes en peine de leur argent peuvent risquer de trouver à l'employer.

:o:o:

CE QUE C'EST QU'UN GRAND PONT

Le dernier grand pont construit dans le monde entier nous offre des statistiques et des données qu'il est bon d'avoir sous les yeux dans le moment, car bon nombre de personnes nous paraissent avoir une très faible idée de la nature

de de l'entreprise qu'on s'apprête à exécuter à Québec.

Le pont du Forth, en Ecosse, se compose de 3 cantilevers et de 15 travées de viaducs sur les rives. Sa longueur totale est de 8299 pieds, plus de 1½ mille ; le pont proprement dit a 5349' de longueur. Au Cap Rouge, la longueur totale de notre pont serait de 3460'. Les grandes portées du pont du Forth sont de 1710' ; au Cap-Rouge la travée centrale mesurerait 1442'.

Les caissons du Forth sont dans des profondeurs d'eau de 70 à 89 pieds au dessous de la haute marée ; au Cap Rouge, on trouve fond à 24 pieds. La plus grosse pile du Forth pèse 20,000 tonneaux. Il y a 54,000 tonneaux d'acier et 250,000 tonneaux de maçonnerie dans le pont du Forth, qui a coûté £3,000,000 sterling. Il y est entré 8,000,000 rivets ; le dernier pont du Tay en a requis 4,000,000. La construction de celui-ci avait pris 5 ans ; il en a fallu 7 pour le pont du Forth. Une moyenne de 3,500 ouvriers y ont été employés ; à certaines époques, le personnel a été porté à 5000. Les listes de paie étaient d'environ £4,000 par semaine, sans compter les salaires à l'année.

Dès 1873, on avait songé à jeter un pont suspendu sur le Forth, mais le désastre du pont du Tay en 1879, emportant les piles d'un des viaducs et précipitant à la rivière un train de chemin de fer avec 90 personnes, coupa court au projet. Ce premier pont avait coûté £350,000 seulement. Le nouveau pont, composé de 86 arches dont la plus longue n'a que 245', a coûté £650,000 ; il est de ½ mille plus long que celui du Forth. Le pont de Britannia, encore en Angleterre, a coûté £600,000 ; sa longueur totale est de 1511' et sa plus grande portée 460'.

Ces chiffres peuvent, par comparaison, donner une idée du coût probable d'un pont à Québec. Ils font aussi entrevoir l'immensité de ces entreprises et des responsabilités qui s'y attachent.

Si l'on songe aux millions de rivets, aux centaines de mille tonneaux de maçonnerie et d'acier qu'il y a à manœuvrer aux milliers d'ouvriers à employer, aux dizaines de mille piastres à payer en salaires chaque semaine, on évoque du coup une vision de prospérité inouïe jusqu'ici dans notre paisible ville, et qui devra y laisser des traces profondes pour longtemps. Nous croyons que ces choses, bien exposées aux citoyens, devraient les si bien inflammer que d'eux mêmes tous devaient offrir patriotiquement d'y mettre la main, chacun dans la mesure de ses moyens. Une souscription civique au stock de la compagnie serait dans l'ordre, et l'on verrait à Québec le même engouement qui s'est produit à Chicago pour l'Exposition Colombienne ; les ouvriers eux-mêmes s'inscrivaient au capital-actions d'une affaire pourtant éphémère, parce qu'ils étaient certains qu'elle leur rapporterait beaucoup plus que leur mise de fonds.