

membres de s'y soustraire. Il s'en suivrait aussi que toute partie qui souffrirait des dommages par ces combinés peut, en invoquant la loi Wallace, poursuivre et recouvrer des dommages des différents membres de ces combinés.

Nous trouvons aussi dans le "Monthly Law Digest," des notes sur la "concurrence déloyale," d'après un jugement du tribunal de Tournai (Belgique); sur les droits des compagnies électriques de chemins de fer, de téléphone, etc.

En somme, ce recueil qui nous paraît très intéressant pour les membres de la profession légale, nous semble aussi offrir beaucoup d'intérêt au commerce par le choix des sujets dont il traite et par la variété des opinions et décisions qu'il rapporte.

Les Tramways Electriques

La possibilité de l'exploitation durant toute l'année des tramways électriques à niveau a été souvent mise en doute, ici, par les partisans des voies élevées; l'expérience qui se fait actuellement sous nos yeux à Ottawa pourra convaincre les sceptiques, nous osons l'espérer; et quant à ceux qui sont moins endurcis que Saint Thomas dans leurs convictions, les expériences faites aux Etats-Unis, à Boston, à St Paul, à Minneapolis, etc, sous des climats à peu près semblables au nôtre en ce qui concerne la chute de neige l'hiver, peuvent les rassurer complètement.

Un de nos confrères de France donne les renseignements suivants sur le développement des tramways électriques aux Etats-Unis.

"Pendant qu'en France nous poursuivons quelques tentatives bien modestes de tractions mécaniques, aux Etats-Unis les tramways électriques se développent tous les jours. A l'heure actuelle, la longueur totale des lignes de tramways en exploitation est de 17,651 kilomètres, sur lesquelles on relève 8,708 kilomètres à traction animale, 4,814 kilomètres à traction électrique, 3,069 kilomètres à traction à vapeur, 1,060 kilomètres à traction par câbles. En moins de trois ans, près de 40 p. c. des tramways à chevaux ont été transformés en tramways électriques. En 1890, la cavalerie des compagnies de tramways comprenait en tout 116,795 chevaux. Ce chiffre est tombé, à la fin de l'année 1891, à 88,114, ce qui représente, en une seule année, une diminution de 28,681 chevaux. Ces chiffres ont été fournis au dernier Congrès des tramways tenu à Pittsburg en octobre 1891.

"Sur le réseau de Boston, on compte 390 voitures électriques en service; 250 autres sont en construction. On a dû, dans ces derniers temps, construire une immense usine centrale pouvant fournir 26,000 chevaux. La même Compagnie, la West-End Company, établit encore une usine supplémentaire de 9,000 chevaux dans le district East-Cambridge et main-

tient en service une ancienne et première usine installée à Allston de 1,200 chevaux. Le réseau complet dispose de 36,000 chevaux-vapeur. Le système de traction adopté à Boston est le système Thomson-Houston, que nous avons vu fonctionner à Paris, de la place de la Concorde au Palais de l'Industrie. Le courant est envoyé par des fils placés sur poteaux et recueilli par un frotteur qui l'introduit dans la machine motrice. Le système est économique. Il a amené d'ailleurs une étonnante augmentation de trafic en quelques mois. D'après le rapport de M. E. Griffin lu au Congrès de Montréal, au mois de juin dernier, les recettes nettes, par voiture-kilomètre électrique, ont dépassé celles des voitures-kilomètres à traction animale d'environ 31 centimes. En moyenne on peut compter certainement sur un excédant de 25 centimes par voiture-kilomètre.

"En dehors du réseau électrique de Boston, qui est en ce moment le plus important, on peut encore citer celui des villes sœurs de Saint Paul et Minneapolis (350,000 habitants). On ne trouve plus dans ces deux villes une seule voiture de tramways traînée par des chevaux; la dernière a disparu en juin dernier. Ces deux villes possèdent maintenant un réseau de 312 kilomètres de développement exclusivement électrique."

Prompt à la Riposte

Maitresse de Maison—Avez-vous du café Mocha?

Petit épicier.—Oui, Madame.

M. de M.—Du vrai Mocha?

P. E.—Je viens de l'importer Madame.

—Vous l'importez vous-même?

—Certainement, Madame; j'envoie ma commande directement au Sultan.

—Ah! Combien en avez-vous en stock?

—A peu près 60 livres, Madame.

—Vrai? Soixante livres? j'ai lu hier dans un journal qu'il ne vient pas dans le pays plus de cinquante livres de véritable mocha par année!

—C'est vrai, Madame; il m'en restait à peu près dix livres de l'année dernière.—(*New York Weekly*.)

Distinction Accordée

"Par le Gouvernement Français à un commerçant

Nous apprenons que M. J. Denis, un des associés de la maison J. Denis, Henry Monnié & Cie, de Cognac, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'Honneur, comme étant le plus grand viticulteur du département de la Charente (France) et celui qui avait eu le premier l'initiative de rajeunir les plants épuisés de la Charente en y replantant de nouveaux ceps.

Nous adressons toutes nos félicitations à la maison J. Denis, H. Monnié & Cie, qui est représentée au Canada par la Cie d'Approvisionnement Alimentaires de Montréal.

Nous remarquons que depuis quelques années plusieurs maisons françaises de premier ordre entrent sur le marché canadien et nos relations commerciales avec la France prendraient, à notre avis, un grand développement, si une entente sur les tarifs douaniers s'établissait entre les deux pays.

L'Industrie laitière

Comme nous comptons parmi nos abonnés la plus grande partie des fabricants de beurre et de fromage de la province, nous croyons leur être agréable en reproduisant ici le rapport de M. Ed. A. Barnard, secrétaire du conseil d'Agriculture qui traite des questions les plus importantes pour l'Industrie Laitière.

Aux beurriers de la province nous recommandons surtout de ne perdre aucune occasion de se renseigner sur les améliorations qui peuvent être apportées à la fabrication du beurre. Nous leur signalerons spécialement le fait que le marché anglais vient de recevoir des beurres de la Nouvelle-Zélande et d'Australie; beurres qui ont dû rester plus d'un mois en route, et qui se sont vendus à Liverpool à un prix plus élevé que ceux atteints jusqu'ici par nos meilleures beurries.

Ce qui prouve que nos fabricants ont encore beaucoup à apprendre et que nous ne prendrons une place avantageuse sur le marché anglais que si nous lui envoyons le beurre qu'il aime avec l'emballage convenable.

Nous laissons maintenant la parole à M. Barnard:

VISITES OFFICIELLES AU VERMONT, ET AUX SOCIÉTÉS D'INDUSTRIE LAITIÈRE

Québec, 30 janvier 1892.

A L'HON. M. BEAUBIEN, Commissaire de l'agriculture.

Monsieur le Commissaire,—Chargé par vous d'assister d'abord à la convention de l'association de l'industrie laitière du district de Bedford, puis à celle de l'Etat de Vermont, et enfin à celle de notre société provinciale tenue à Montmagny les 27 et 28 janvier courant, j'ai l'honneur de faire rapport:

Que le Syndicat des fabriques réunies dans

LE DISTRICT DE BEDFORD

organisé depuis dix huit mois tout au plus, à obtenu un succès qui dépasse nos meilleures espérances. Il a fallu créer l'an dernier un second syndicat. Les deux ont amélioré le fromage de 50 à 60 fabriques, au point qu'il a obtenu le GRAND PRIX à la dernière exposition de la Puissance à Sherbrooke, en compétition avec les meilleurs fromages envoyés à des diverses provinces du Canada. Les juges étaient M. Robertson, Commissaire de l'industrie laitière, attaché à la ferme expérimentale d'Ottawa, aidé de l'un des principaux acheteurs de la Grande Bretagne, en tournée d'inspection, au Canada. Les juges ne pouvaient

donc être mieux choisis, et plus désintéressés. Le fromage fut jugé d'une qualité tellement supérieure qu'il fut expédié en Angleterre et en Ecosse, aux expositions locales et aux maisons d'importation les mieux connues. M. le Commissaire d'industrie laitière de la Puissance nous a télégraphié à Montmagny, que ce fromage du district de Bedford avait eu le plus grand succès, qu'il a été considéré comme un des meilleurs articles de fabrication du genre importé jusqu'ici en Angleterre, et qu'il s'est vendu au plus haut prix des marchés anglais.

L'assemblée de Cowansville, à laquelle vous avez assisté vous-même, M. le Commissaire, a duré deux jours. Les séances, au nombre de six, ont été suivies avec une attention continue, et le soir, longtemps dans la nuit,—des groupes nombreux de cultivateurs et d'intéressés continuaient les discussions dans les hôtels et retenaient au passage les spécialistes fatigués, afin d'obtenir d'eux le plus de renseignements possible.

VISITE DANS L'ETAT DU VERMONT.—Je me suis arrêté d'abord à New Port, afin d'y rencontrer spécialement un vétéran du journalisme agricole, justement apprécié dans cette province, le docteur T. H. Hoskins, du *Vermont Watchman*, l'autorité par excellence dans l'Amérique du Nord sur

LES FRUITS DU NORD

qui conviennent aux parties les plus froides et les plus exposées en Amérique. Le très regretté Charles L. Gibb, d'Abottsford, qui sacrifia sa fortune et sa vie dans des voyages périlleux, surtout en Russie d'Europe et d'Asie, et jusqu'à la Nouvelle Zélande, me recommandait, il y a vingt trois ans, le docteur Hoskins comme son précepteur en matière de fruits propres à notre province. Le docteur, depuis bien des années, prend une part active au travail si utile de notre société provinciale d'horticulture, dont le siège est à Montréal.

L'AGRICULTURE PAYE-T-ELLE.—Il se présente ici la solution, au moins partielle, d'une question fort débattue de ce temps-ci: l'agriculture paie-t-elle? Le docteur Hoskins a résolu bien clairement cette question, au moins en tant qu'il y est concerné. Je crois qu'il importe de donner ici, en peu de mots, sa démonstratoin péremptoire du problème. Elevé à la campagne, ayant des aptitudes prononcées pour l'étude des sciences exactes, il se livra dès l'enfance à l'horticulture, tout en suivant l'école.

Plus tard, ses succès en cultures maraichères et fruitières lui permirent de se payer le luxe d'un cours à l'Université, sans négliger toutefois ses cultures, l'unique source de ses revenus. Etudiant infatigable, ses professeurs lui firent atteindre les hauteurs de l'échelle scholastique. Il obtint des distinctions universitaires exceptionnelles, et fut poussé par ses maîtres à se livrer exclusivement à la pratique de la médecine dans la métropole