

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

du Commerce, de la Finance, de l'Industrie,
de la Propriété foncière et des Assurances.

Bureau: No. 82, rue Saint-Gabriel, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an.....\$2.00
Canada et États-Unis.....1.50
France.....fr. 12.50

Publié par

LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATION COMMERCIALE,
J. MONIER, Directeur.

Téléphone Bell No. 2802.

MONTREAL, 18 OCT. 1889.

ACTUALITES

La Banque Nationale annonce qu'elle paiera à ses actionnaires à partir du 2 novembre prochain, un dividende de 3 p.c. pour le premier semestre de l'exercice en cours.

M. E. Hurtubise agent du département français de la Compagnie d'Assurance Royale d'Angleterre est parti mardi dernier pour un voyage de quelques mois en Europe. Nous lui souhaitons bon voyage et heureux retour.

On apprécie comme suit l'état du marché des pierres précieuses; le prix des émeraudes et des rubis augmente chaque année; les diamants et les perles blanches sont stationnaires, les perles noires ont haussé constamment, depuis quatre à cinq ans, et de fait il est très difficile de faire face à la demande pour ces perles.

Un moyen ingénieux de s'attirer la clientèle des jeunes canadiens serait de suivre l'exemple de ce marchand de chaussures de Norwich, N. Y. qui fait présent d'un cerf volant à tous les enfants à qui il vend une paire de chaussures. C'est le temps du cerf-volant.

La Cie des Conduites d'Eau des Trois Rivières attend ces jours-ci d'Europe plusieurs navires chargés de l'outillage qui lui est nécessaire pour la fabrication des tuyaux et aussi de la fonte qui est la matière première de l'exploitation.

Les chantiers anglais de construction de navires ont des clients dans toutes les parties du monde. Ils ont actuellement en construction des navires représentant environ 80,000 tonneaux pour l'Allemagne, 17,000 tonneaux pour le Portugal, 10,000 tonneaux pour la France et autant pour la Norvège et pour les colonies Anglaises, 7000 tonneaux pour la Belgique, 9000 tonneaux pour l'Amérique du sud et 6000 tonneaux pour les États-Unis.

Feu M. Thomas Workman, décédé à Montréal la semaine dernière, à l'âge de 76 ans, a été longtemps un de nos principaux négociants importateurs. Il a représenté une division de Montréal pendant plusieurs parlements. Il était le principal associé, depuis le décès de M. George Frothingham, de la maison Frothingham & Workman; il était aussi président de la Banque Molson, de l'Assurance sur la vie "Sun" de Montréal et directeur de plusieurs autres institutions.

Tous les vapeurs qui arrivent à Vancouver apportent de fortes quantités de fret à destination de New-York et d'autres villes des États-Unis, qui fournissent du trafic au Pacifique Canadien. L'"Abyssinia" arrivée il y a quelques jours, apportait une forte consignment de soieries pour New-York. Ces faits expliquent la jalousie avec laquelle les chemins de fer américains voient prospérer les affaires de notre grande ligne transcontinentale.

Le marché du caoutchouc est actif et les prix sont en hausse. Le Para fin, nouveau, à Boston, se vend de 66½ à 67c. le fin vieux est tenu à 70 et 71c. le caoutchouc grossier est rare et ferme à 43c. Le "Portuense" est attendu à New-York cette semaine avec 180 tonneaux de Para. Le Nicaragua s'écoule rapidement et il y a une demande active pour les sortes d'Afrique. Il est donc possible que les claques et pardessus soient un peu plus chers cet hiver.

On vient de jeter les bases, à Trois-Rivières, d'une compagnie destinée à fournir à la ville l'éclairage, le chauffage et la force motrice, au moyen du gaz ou de tout autre agent. Cette compagnie doit, d'abord acquérir ou louer l'usine à gaz dont la compagnie propriétaire est en liquidation. Les promoteurs sont MM. H. M. Balcer, Alex. Baptist et On. Carignan; notre ami M. de la Vallée Poussin sera l'ingénieur en chef et M. George Baleer, secrétaire.

Un statisticien de Londres calcule que 80,000 américains ont débarqué en Angleterre cet été, le coût de la traversée étant, en moyenne de plus de \$100 par tête et que, en calculant au plus bas, ces américains ont laissé dans les hôtels et sur les chemins de fer de l'Europe \$21,000,000, sans compter les sommes dépensées en achats d'objets etc.

Un journal de Paris, de son côté calcule que l'exposition a attiré à Paris, 600,000 étrangers dont les dépenses nécessaires; hôtels restaurants, entrées à l'exposition se sont montées à 60 francs par jour, soit pour une moyenne de 10 journées de séjour à Paris 600 francs par tête ou 36,000,000 de francs apportés et laissés à Paris seulement par ces étrangers. Maintenant s'il fallait compter les dépenses d'objets d'art, curiosités, toilettes etc., il faudrait monter dans les centaines de millions.

Les nouveaux billets de \$5.00 que la banque d'Hochelaga va mettre en circulation, sont remarquables par la beauté et la finesse de la gravure et par la variété des teintes. Un dessin à gauche représente un grand vapeur à 4 mats, avec deux voiliers à quelque distance; sous le mot "Cinq piastres" à droite est un foyer lumineux dont les rayons roses s'étendent dans toutes les directions. La Banque du nom corporatif de la banque est imprimé sur un fond d'un rouge un peu cru, mais dont la teinte s'adoucit après que le billet aura circulé quelque temps. Le verso portant au centre le monogramme de la banque entouré

des écussons des diverses provinces du Canada, est un véritable petit chef d'œuvre sur acier.

Le grand fabricant de sucre Claus Spreckles dit que l'on pourrait employer des blocs de sucre comme matériaux de construction. De fait, on a déjà employé en Angleterre le sucre mêlé avec du mortier pour la maçonnerie de fondations. Un correspondant du "Scientific American" recommande le sucre comme préventif des incrustations dans les chaudières à vapeur, et dit qu'il l'a employé à cet usage depuis trois ans, avec le plus grand succès.

La betterave cultivée en Europe fournit actuellement plus de la moitié du sucre consommé dans l'univers. La science, la chimie et la mécanique ont réussi à transférer le pays de production d'une des premières nécessités de la vie, des régions tropicales, aux régions septentrionales. La science a indiqué comment il fallait préparer le sol, la mécanique a trouvé les engins nécessaires pour mettre en liberté la matière saccharine de la betterave et la chimie a trouvé les procédés nécessaires pour la transformer en sucre cristallisé; sous ces trois influences, la culture de la betterave à sucre est devenue profitable et donne de l'emploi à des milliers d'ouvriers. On sait que c'est à un chimiste français que l'on doit la découverte des procédés d'extraction du sucre de la betterave.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD

Notre excellent confrère, le *Quotidien* de Lévis ne goûte pas l'idée que nous avons émise de faire construire par le Grand-Tronc le chemin de fer de la Rive Sud. Il donne contre ce projet trois raisons.

1o. Il prétend que le Grand-Tronc, gorgé de faveurs et de subventions par le gouvernement, n'a jamais été administré en vue des intérêts du public, mais uniquement dans les intérêts de quelques gros financiers spéculateurs; que l'administration du Grand-Tronc a toujours été injuste à l'égard du commerce local en faisant des tarifs différentiels favorisant les longs parcours, et que, si on lui confiait la ligne de la Rive Sud, les localités que doit desservir cette ligne seraient négligées et maltraitées.

2o. Que le Grand-Tronc a été déjà grassement subventionné et qu'il ne mérite pas de nouvelles faveurs.

3o. Enfin que l'administration de l'Intercolonial ne serait pas disposée à permettre au Grand-Tronc de se servir de sa voie entre Lévis et Fraserville, parce que ce serait donner des avantages contre soi-même à un concurrent.

Ces raisons sont spécieuses; elles ont certainement de la force; cependant elles ne suffisent pas pour nous faire changer d'opinion.

Nous tenons d'abord à déclarer que la construction du chemin de la Rive Sud nous paraît nécessaire et équitable pour les municipalités au sud du St-Laurent qui ont fourni leur contingent des taxes dont le produit a été employé à subventionner des chemins de fer desservant d'autres localités, tandis qu'on les laissait, elles, de côté.

Mais nous avouons que nous n'avons pas la même répugnance que le *Quotidien* à confier cette construction au Grand Tronc. Ce dernier, nous l'admettons, s'est toujours montré égoïste et s'est plutôt appliqué à cultiver le trafic de long parcours que le commerce local. Cependant on ne peut pas dire qu'il ait été nuisible au développement du pays; nous ne voulons, pour preuve du contraire, que la simple comparaison du progrès des localités qu'il parcourt avec celui des localités qui n'ont pas de voie ferrée.

Que le Grand Tronc ait été administré plutôt dans l'intérêt de ses directeurs que dans celui du public ou même de ses actionnaires, nous n'avons pas à le nier; nous savons aussi avec quelle libéralité il a été aidé par le gouvernement et nous n'avons pas encore oublié qu'il s'est fait donner quittance d'une créance de \$1,000,000 qu'avait contre lui la ville de Montréal, en promettant de construire une gare convenable à Montréal.

Quant aux tarifs différentiels, ils existent sur toutes les lignes; c'est une des conditions nécessaires de la concurrence qui se fait pour le trafic à long parcours, et à moins d'adopter les lois sur le commerce entre États en vigueur aux États-Unis il nous est impossible de l'empêcher. Mais nous devons tenir compte de l'économie de plusieurs millions qui résulterait pour le Canada de l'adoption par le Grand Tronc du tracé de la rive sud.

Une autre considération: on sait avec quelle lenteur on arrive à une décision dans les sphères officielles et on procède à l'exécution des décisions prises. Nous sommes persuadés que le moyen de faire construire le chemin de la rive sud au plus tôt, c'est de le faire construire par une compagnie quelconque et non pas par le gouvernement.

Pour ce qui regarde la concurrence que ferait la ligne courte du Grand Tronc à l'Intercolonial, il ne faut pas oublier que l'Intercolonial a déjà un concurrent formidable dans la ligne courte du Pacifique et que le gouvernement ne pourrait pas équitablement refuser au Grand Tronc ce qu'il accorde au Pacifique.

Le *Quotidien* a-t-il donc oublié la rigoureuse campagne que lui et les journaux de Québec ont menée, il y a une couple d'années pour que le gouvernement fédéral imposât au Pacifique pour sa ligne courte, précisément le tracé que veut adopter aujourd'hui le Grand Tronc?

L'Intercolonial a été dès le début une ligne politique et stratégique plutôt que commerciale; il a eu son temps d'utilité et nous croyons qu'il rendra encore de grands services au pays. Mais à mesure que se développent les relations entre l'Ouest et les Provinces Maritimes, on s'aperçoit que les raisons politiques et militaires qui en ont dicté le tracé en ont beaucoup diminué l'utilité comme ligne commerciale. Pour nous, l'Intercolonial, ne répondant plus aux besoins du commerce est destiné à être morcelé par tronçons dont chacun formera la base ou au moins une des principales sections de lignes nouvelles: le Grand Tronc, le chemin de Gaspé, le chemin de la Baie des Chaleurs, etc. De cette façon, si le gouvernement