

PONT ET LIGNE RAPIDE

Nous croyons devoir mettre les hommes d'affaires en garde contre la tendance marquée de la presse quotidienne à insinuer la politique dans les questions capitales du moment.

Par étourderie, ou pour se rendre intéressant, nos confrères imaginent tous les jours une nouvelle histoire, interprètent de cent façons contradictoires les déclarations des hommes publics, à qui ils imputent tous les motifs imaginables. Les rancunes électorales se mettent de la partie, et voilà bientôt, dans la presse au moins, deux partis bien tranchés : celui de la ligne rapide et celui du pont, comme dans la fable le parti des ombres et celui des aïeux.

Cette manie d'engendrer chicane à tout propos peut faire l'affaire des politiciens : nous croyons que les hommes sérieux et pratiques doivent faire la sourde oreille à ces insidieux appels, et s'appliquer au contraire à décontenancer ces fâcheuses tendances.

Il n'y a pas deux partis à Québec sur ces questions vitales. Il est permis de différer d'opinion sur la préséance à donner à l'une ou à l'autre ; mais c'est là une simple matière d'opportunité que les circonstances ne tarderont pas à résoudre. Il nous paraît peu sensé de discuter comme si l'on avait déjà le choix.

La vérité est qu'il y a un moyen terme entre les deux extrêmes et qu'il existe chez nos principaux concitoyens, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, un sincère désir de trouver ce point de contact. Nous savons qu'il se poursuit en haut lieu, paisiblement et sans bruit, des pourparlers et des échanges d'observations qui ne peuvent manquer d'élucider la question. Attendons patiemment les conséquences de cette étude consciencieuse, et surtout restons calmes au milieu de la tempête que nos polémistes politiques cherchent à soulever dans leurs petits verres d'eau.

LE "QUEBEC DISTRICT RAILWAY"

L'affaire de l'Electrique marche à merveille. On peut dire que les actions ont été enlevées par gros morceaux, car il paraît y avoir plus d'actionnaires de \$20,000, \$10,000 et \$5,000 que de chiffrés inférieurs.

Le premier nom de la Compagnie était : "Compagnie de construction du chemin de fer Electrique de Québec". Son capital projeté était de \$400,000, mais on ne fait souscrire pour le moment que les \$300,000 nécessaires pour le tramway en ville. M. Beemer lui transférait ses franchises moyennant une gratifica-

tion de \$10,000, se réservant le droit de rachat d'ici au 1er juillet 1898 ; il devrait alors payer l'intérêt du capital à 6%, plus une commission de 10% sur le montant dépensé par la Compagnie pour construire et équiper le chemin, les profits devant être déduits du prix de vente, et dans le cas contraire les pertes ajoutées au capital. Pour racheter en 1900, M. Beemer aurait à payer une commission de 15%.

Tel était le premier projet.

La Compagnie projetée avait annoncé lundi une réunion des actionnaires pour hier, en vue de faire l'élection des premiers directeurs ; mais comme il faut pour cela quinze jours d'avis, l'assemblée a été remise au 10 octobre.

D'ailleurs, un autre incident est venu modifier la situation. La Compagnie de construction n'avait pas encore d'existence légale ; il lui fallait une charte, de là le transfert proposé des franchises de M. Beemer, mais il aurait toujours fallu un acte législatif de subrogation. On sait qu'il s'était formé à Québec il y a quelques années une compagnie d'Electrique. Le président de cette compagnie, M. P. B. Dumoulin, avait été l'âme du mouvement. La Compagnie avait obtenu une charte de la Législature pour la rive sud, avec faculté de subrogation à la compagnie de M. Beemer si celui-ci n'avait rien fait dans un certain délai. Le nom légal de cette compagnie est : "The Quebec District Railway." L'objet de ses promoteurs n'était pas tant de construire eux-mêmes l'Electrique que d'obliger les autres à marcher. En effet, c'est depuis ce temps que M. Beemer a fait un contrat avec la ville, et que, poussé au pied du mur, il a dû commencer les travaux sous peine de perdre ses dépôts.

La "Quebec District Railway Co" intervient maintenant d'une manière qui lui fait honneur. Mercredi, M. P. B. Dumoulin, après avoir consulté ses collègues, est allé offrir à la Compagnie de construction la charte qu'il possède, afin de lui épargner les délais d'une nouvelle incorporation. L'offre a été acceptée, et c'est la Quebec District Railway Co, et non la Compagnie de Construction, qui va se trouver subrogée aux droits de M. Beemer. Une clause de son acte de constitution civile l'autorise à acheter les franchises de M. Beemer, de sorte qu'il n'y aura pas besoin d'amender la charte. Les actionnaires de la Compagnie de Construction deviennent par le fait même actionnaires de la "District", et ce sont eux qui éliront régulièrement le bureau de direction. La convocation des deux compagnies est annoncée pour le même jour, 10 octobre, au même endroit, bureau de la Banque Union.

Il y avait hier plus de \$250,000 de souscrit sur le stock. Nous remarquons chez quelques personnes qui ont de l'argent à prêter un sentiment d'hésitation qui nous paraît bien regrettable. Elles n'ont qu'à consulter la liste des actionnaires pour se convaincre qu'elles manquent un excellent placement. Il y a là des capitalistes circonspects qui ne placeraient pas des petites fortunes sur une affaire risquée. On a beau dire qu'un chemin de fer électrique à Québec prendra du temps à donner de gros dividendes, il paiera toujours plus que 3½ p. c. comme les dépôts de banques. Si cela paie à Ottawa avec les deux tiers de la population de Québec, pourquoi en serait-il autrement ici ? C'est l'utilité d'un objet qui en fait le prix, or, est-il une ville dans tous les pays où les communications soient plus difficiles ?

Nous avons la conviction que les hésitants regretteront avant longtemps leur péché.

LE GUATEMALA

Le Guatemala fait en ce moment des efforts extraordinaires pour agrandir ses relations commerciales, et a chargé son représentant à Washington, Senor Arriaga, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, de choisir dans tous les centres de quelque importance aux Etats-Unis, et au Canada, des agents de commerce.

M. Arriaga représente aussi le Honduras. Il était dernièrement à Cabourg, Ontario.

Voici quel a été le commerce d'importation du Guatemala en 1883, 1891, 1894 et 1895 et les pays avec lesquels il a été en relations à ce sujet :

	1883	1891	1894	1895
Angleterre.....\$	827,574	\$1,837,395	\$1,680,045	\$1,530,439
Etats-Unis.....	529,467	1,524,673	1,803,955	2,627,045
France.....	149,687	899,535	465,531	856,634
Allemagne.....	128,296	1,007,269	918,704	1,643,209
Autres pays.....	685,544	2,537,858	2,069,363	1,124,998
Totaux.....	\$2,420,568	\$7,806,730	\$6,937,599	\$7,782,325