

Ferronneries, Peintures,

Construction et Immeubles

FAITS DE LA SEMAINE

Voici plusieurs jours que court la ruine de la fin de la grève des charbonnages de l'anthracite aux Etats-Unis. Elle est attendue avec une telle intensité d'impatience que tout le monde à son lever s'informe si la grève a fini de durer. Tout le monde a en effet besoin de charbon et l'hiver est proche. Donc la question du charbon prime tout.

Le Président Roosevelt s'efforce de mettre d'accord propriétaires de mines et mineurs et, aujourd'hui vendredi, il doit tenter un effort auprès des principaux intéressés qu'il a invités à se rencontrer avec lui.

C'est un coup de maître qui lui vaudra de nombreuses sympathies politiques et pourrait assurer sa réélection à la présidence. Mais question politique à part, il rendrait un immense service à son pays si, grâce à son influence et à ses actes il provoquait la reprise du travail dans les mines.

A propos du charbon, rassurons nos lecteurs; ils ne gèleront pas cet hiver devant leurs fournaises quoiqu'il advienne. Le charbon mou ne manque pas; il est arrivé du charbon de Galles et il en arrivera encore avant la clôture de la navigation; à la ville beaucoup brûleront du coke et à la campagne on se chauffera surtout au bois, comme d'habitude d'ailleurs. La grève a eu pour effet de faire renchérir tous les combustibles, c'est là le point capital pour les petites bourses trop nombreuses malheureusement et pour lesquelles le problème du chauffage existe chaque année, que les prix soient normaux ou non. Il est donc à craindre qu'il y ait un peu plus de misère que d'habitude cet hiver et que le commerce en général ait à en souffrir dans une certaine mesure. Espérons cependant que les cœurs généraux viendront comme toujours et plus encore cette année au secours de ceux que les prix élevés du charbon forceraient à s'en priver s'ils n'étaient aidés.

Ce ne sont certainement pas ceux qui sont à la tête de la combine des Compagnies de navigation qui manqueront de charbon dans leurs demeures. Car pour

réunir un capital de \$120,000,000, comme l'International Mercantile Marine Company, qui vient d'obtenir son incorporation à Trenton, N.J., il faut avoir un certain poids et l'habitude de compter en gros chiffres. Les banquiers et capitalistes qui ont monté l'affaire auront leur part de ce capital, il leur faut bien une commission. Ils ne la prendront pas en *watered stock*. Le capital autorisé de la compagnie est de \$120,000,000 dont moitié en actions préférentielles cumulatives à 6 p. c., elle pourra également émettre des bons à 4 1-2 p. c. pour \$75,000,000.

Le gouvernement anglais pour ne pas laisser le contrôle de la navigation sur l'Atlantique aux Américains a pris des arrangements avec la ligne Cunard à laquelle il accorde de forts subsides. La Compagnie Cunard devra construire des navires rapides et on déclare que dans deux ans elle aura mis à flot des paquebots filant 25 nœuds, c'est-à-dire les plus rapides.

Le Canada n'est nullement indifférent à ces questions de navigation. Il veut également sa ligne rapide pour la traversée de l'Atlantique. Nous avons déjà traité de cette question dans "Le Prix Courant" et nous savions déjà que le C. P. R. avait présenté une soumission au gouvernement à cet effet. Nous avons maintenant quelques détails plus précis. Le Président de la compagnie a fait quelques déclarations importantes à ce sujet à l'assemblée générale annuelle des actionnaires, les voici brièvement: Vos directeurs ont soumis au gouvernement une proposition pour ce qu'ils croient être le service le plus praticable dans les conditions actuelles entre l'Angleterre et le Canada, ils ont offert au nom de la Compagnie un service hebdomadaire de navires de la vitesse de vingt nœuds entre Liverpool et un port dans le St Laurent, en été, et Halifax en hiver, moyennant un subside annuel de £265,000 pendant dix années avec une réduction graduelle pour deux autres périodes de cinq ans, les vapeurs devant être de construction absolument moderne et spécialement étudiés pour la route à parcourir. En sus la compagnie a signifié sa volonté de construire une flotte de vapeurs à fret

modernes d'une capacité de 10,000 tonnes, marchant à une vitesse de 12 à 13 nœuds et desservant les ports canadiens.

Quelle que soit la décision du gouvernement à l'égard du service rapide, la compagnie devra avoir ses propres navires pour le transport du fret sur l'Atlantique.

Un vote des actionnaires a autorisé les directeurs à agir en ce sens.

Le développement de la production et du commerce au Canada est tellement remarquable et rapide qu'il est à supposer que les compagnies actuellement existantes n'auront pas à souffrir de l'entrée en ligne du C. P. R. dans la navigation sur l'Atlantique. Nous aurons ainsi plus d'exportation par les voies canadiennes et pourrons obtenir de meilleurs taux de fret. Donc, que les projets du C. P. R. deviennent bientôt une réalité, c'est ce que le commerce doit souhaiter avec nous.



FERRONNERIES

La situation du marché de gros de la ferronnerie est meilleure qu'elle ne l'a jamais été. Le chiffre d'affaires transigé pendant le mois de septembre qui vient de se terminer a été de beaucoup au-dessus de celui de l'époque correspondante l'an dernier. Les voyageurs des diverses maisons continuent à envoyer des commandes importantes pour les marchandises d'automne, telles que fanaux, hâches, godendards, chaînes, etc.

Le seul point noir qu'il y a à l'horizon, c'est la difficulté d'obtenir des livraisons des manufacturiers. Cette situation est causée par la grève des charbonnages aux Etats-Unis. La plupart des manufacturiers américains de quincaillerie sont dans l'impossibilité d'exécuter les commandes et plusieurs manufacturiers de l'Ontario commencent à se ressentir également du manque de charbon: ceux d'entre eux qui dépendent du marché