

LA
Semaine Commerciale
7 SAULT-AU-MATELOT Téléphone 744.

ABONNEMENT A

"LA SEMAINE COMMERCIALE"
Par année.....\$3.00
Pour 6 mois..... 1.00
Pas d'abonnement pour moins de 6 mois.
Les avis de refus d'abonnement,—il en sera de même des avis de changement d'adresse,—ne vaudront que s'ils sont adressés directement au bureau du Journal, par écrit ou autrement.

TARIF DES ANNONCES

1ère Insertion..... 10c. la ligne
Insertions subséquentes..... 8c.
MESURE AGATE

Atelier Typographique

DE

"LA SEMAINE COMMERCIALE"

Attention et promptitude

CARACTERES NEUFS ET VARIÉS,

PRESSES MODERNES

Impressions en tous genres, Ouvrages de goût,
Papeterie de commerce, Formules de loi,
Factums, Affiches et Cartes en couleurs,

Exécutés aux meilleures conditions

Spécialité : Papeterie imprimée pour Beurreries et Fromageries.

Attention particulière pour commandes par la poste, adressées BOITE 233.

Téléphone 744.

AUX ABONNES

Prière de consulter le coupon d'adresse collé sur la première page du Journal. La date inscrite en regard de votre nom indique jusqu'où votre abonnement est payé. Evitez-nous, s.v.p., des frais de correspondance inutile, et renouvelez votre abonnement à l'échéance.

BARTHE & THOMPSON.

NUMÉROS DEMANDÉS

Ceux qui ne collectionnent pas la "Semaine Commerciale" nous obligeraient beaucoup en nous laissant avoir les numéros suivants qui manquent à notre 2nd volume :

No. 23 19 juillet "

QUÉBEC, VENDREDI, 13 SEPT. 1895

Comme nous nous y attendions, la municipalité de Beauport a exempté de taxes pour 20 ans la grande brasserie fondée par MM. François Parent et J. E. Bedard.

x

Nous avons le plaisir de dire que la souscription pour le carnaval marche très bien.

Le comité financier est ainsi constitué :

S. H. le maire S. N. Parent, E. B. Garneau, président de la Chambre de Commerce ; Geo. Tanguay, président du comité des finances de la cité ; R. R. Dobell, E. C. Fry, W. A. March, L. C. Marcoux, secrétaire-trésorier de la Caisse d'Economie ; Arthur Picard, vice-président de la Q. A. A. A. ; E. E. Webb, caissier de la banque Union ; V. Châteauvert, M. P. P. ; J. H. Botteroll.

Nous poursuivons jusqu'à la fin du mois notre enquête sur la perspective des récoltes, et, comme on peut le voir plus loin, nos abonnés s'y prêtent de bonne grâce.

Ceux qui ont quelques renseignements à ajouter aux bulletins déjà reçus sont priés de nous les communiquer au plus tôt.

Ils n'ont qu'à détacher la feuille des questions et à nous la renvoyer par le premier courrier avec leurs observations écrites en regard des questions.

x

Un accident a failli arriver ces jours-ci près de la gare de l'Intercolonial à Lévis, faute de barrières de sûreté pour arrêter la circulation lorsque les trains sont en mouvement.

Partout ailleurs, sur le Pacifique et le Grand-Tronc, à l'entrée des trains en ville à Québec et à Montréal, chaque rue traversée par la voie à son service spécial de barrières. Nous nous demandons comment il se fait que l'Intercolonial ait été exempté de cette condition élémentaire de sécurité publique, dans un endroit aussi fréquenté que la rue qui conduit au bateau de la Traverse.

S'il faut absolument faire de l'agitation pour obtenir une amélioration déjà prescrite par les lois, le Conseil-de-Ville et la Chambre de Commerce de Lévis devront s'en occuper sans tarder. Mais il nous semble que l'administration de l'Intercolonial ne devrait pas attendre qu'on lui force la main.

x

Les preuves de la fertilité du sol au Lac St-Jean abondent depuis quelque temps.

La compagnie du chemin de fer a envoyé à l'Exposition de Montréal un char d'échantillons tout à fait extraordinaires des grains et légumes du pays.

Un agriculteur de Dablon, M. O'Donnell, a apporté à la ville un gerbe de seigle mesurant 65 pouces de hauteur.

Nous avons toutes les raisons du monde pour vanter cette région et la désigner aux cultivateurs des vieilles paroisses : c'est là qu'ils doivent envoyer leurs garçons ouvrir des terres. Dans notre récent voyage au Lac, on nous a cité une multitude de colons arrivés il y a quelques années avec une hache et un sac de farine, et aujourd'hui riches propriétaires. A plus forte raison peut-on compter sur le succès quand on apporte avec soi un petit capital.

x

Encore une contrée qui avait été affreusement calomniée : l'Île d'Anticosti, dont le seul nom, avec celui du légendaire Gamache, évoquait des visions sinistres.

Le grand chocolatier parisien Ménier,

en quête d'une œuvre à laquelle attacher son nom, est en train de réhabiliter cette île immense, dont on ne connaissait jusqu'ici que les côtes arides et inhospitalières, d'après les récits toujours éplorés des marins naufragés.

Il est bon de dire qu'il n'est passé sur ces plages désolées des drames réels devant lesquels l'imagination recule épouvantée. Nous connaissons une brave femme, l'épouse d'un gardien de phare, qui s'y est vue dans la plus terrible des positions, obligée d'enterrer de ses mains son mari emporté par la maladie au cœur de l'hiver.

M. Jules Despêchers et les autres délégués français envoyés pour visiter l'Île, et M. Bureau, notre célèbre explorateur, qui y est encore retourné, font des rapports tout différents, parcequ'eux se sont enfoncés dans l'intérieur du pays. Ils nous parlent de végétation puissante, de lacs profonds, de rivières superbes et surtout de terres excellentes pour toutes les cultures. Détail bizarre dont les causes sont ignorées : dans une partie de l'Île, les ruminants ne vivent pas, mais par contre les chevaux y croissent merveilleusement.

x

On se rappelle des articles que nous avons publiés en faveur du système des conduites souterraines dans la construction des tramways électriques. Les faits confirment pleinement notre opinion.

Voici ce qu'on lit dans un journal de New-York :

"Le succès obtenu par la Metropolitan Traction Company avec la ligne de tramways électriques de Lenox avenue, a décidé cette compagnie à appliquer le même système à plusieurs autres de ses lignes, celle de la 23e rue, celle de la neuvième avenue et les lignes qui font le tour de la ville et qui sont connues sous le nom de Belt Lines. C'est, en somme, le système dit "trolley" avec cette différence que le fil fournissant l'électricité, au lieu d'être aérien, est placé dans un conduit souterrain, comme le câble des tramways de Broadway. Dès le début, on a éprouvé de nombreuses difficultés, dont la principale était une déperdition considérable d'électricité par les temps humides.

"Mais après des essais répétés, on est arrivé à régler les appareils de façon à obtenir une marche régulière et rapide, et, depuis deux mois, les résultats donnés par la ligne de Lenox avenue sont des plus satisfaisants. Le tramway électrique constitue une sérieuse économie d'exploitation sur le tramway à câble et sur le tramway traîné par des chevaux.

"D'autre part, il est question de remplacer les chevaux, sur la ligne des tramways de Madison avenue, par des accumulateurs électriques du modèle de ceux qu'on emploie actuellement à Paris. Grâce à une invention nouvelle, les frais d'exploitation d'une ligne de tramways avec accumulateurs électriques seraient bien inférieurs, dit-on, à ceux des lignes