avantageuse pour elles. Elles placent ainsi en moyenne 1500 obligations par jour. Dans la seule année 1890, les six grandes compagnies ont placé 463,484 obligations qui leur ont produit 198 millions.

Lorsqu'en janvier 1888 les titres au porteur des obligations de la Ville de Paris de 1871 ont été renouvelés, on s'est assuré que *plus de la moitié des intéressés possédaient seulement soit une seule obligation entière, soit de 1 à 6 quarts d'obligation.*

On voit que la petite épargne recherche volontiers les bons placements quand ils sont à sa portée. Que la Cité de Montréal mette donc à la portée de l'épargne populaire ses emprunts et elle n'aura pas d'insuccès à craindre.

LIGNE FRANCO-CANADIENNE

Nous tirons du *Moniteur Officiel du Commerce* en France, les lignes suivantes :

Une Société anonyme de navigation franco-canadienne vient de se constituer. Elle a son siège à Bordeaux, 1 Cours du Chapeau-Rouge.

Cette Société composée de membres influents tels que le président de la Banque Jacques-Cartier, deux sénateurs, le président et le vice-président de la Chambre de Commerce française de Montréal et de plusieurs autres notabilités commerciales du district de Montréal, organisera un premier départ le 15 juillet de Dunkerque et de Bordeaux.

La nouvelle Société aura pour agent à Montréal, M. Anatole Poindron, agent général d'usines françaises au Canada, et à Bordeaux, MM. Georges Chatenet et Jean-Jules Piganeau, sous la raison sociale : G. Chatenet et Cie, No 1, cours du Chapeau-Rouge.

Elle assurera le fonctionnement de sa ligne en affrétant en location au mois, des vapeurs français d'un tonnage inférieur à 2,000 tonneaux réunissant les conditions suivantes : faible tirant d'eau, vitesse minimum de 11 nœuds avec faux pont et aménagement pour le transport des marchandises et des bestiaux.

La ligne desservira Dunkerque, Bor-

deaux, Québec et Montréal, *vice versa* et les départs auront lieu de mars à octobre tous les trente jours ; le service d'hiver étant impossible dans le Saint-Laurent à cause des glaces sera continué sur Saint-John ou Halifax.

Nous verrons donc bientôt arriver le premier navire de cette nouvelle ligne, nous espérons qu'il nous viendra et retournera en France avec un plein chargement.

D'après les renseignements qui précèdent, la ligne nouvelle débutera très modestement ; c'est assurément ce que conseillait la sagesse après les infructueux essais du passé.

Il vaut mieux commencer petitement : *qui va piano, va sano*, dit l'Italien.

Un voyage par mois d'un navire de moins de 2000 tonneaux c'est peu en réalité, mais suffisant pour amorcer nos exportations bien peu importantes vers la France.

Maintenant que cette ligne, après laquelle on a tant aspiré, est chose décidée et presque en opération, il appartient à nos exportateurs d'en tirer tout le bénéfice possible en se mettant en relation avec les importateurs français de nos produits canadiens. Une ligne directe entre le Canada et la France ne peut subsister que si nous avons du fret à donner en retour et ce n'est pas pour des raisons purement platoniques, nous en sommes certains, que notre commerce d'exportation réclamait depuis longtemps la création de cette ligne.

Engrais pour la culture dans l'eau.

Faire une solution de :

Nitrate de chaux.....	100 grammes
— de potasse..	25 —
Phosphate de chaux	25 —
Sulfate de magnésie.	25 —
Eau.....	1 litre

Mettre 10 centimètres cubes de cette solution à chaque litre d'eau pure ajoutée pour compenser les pertes dues à l'évaporation.