

L'AUTOMOBILE ET SON ECONOMIE

Le progrès fait dans le développement et l'emploi de petites machines à combustion interne, a été remarquable au cours des dix dernières années. Les petites machines à gazoline sont devenues si importantes pour les fermiers, que les manufacturiers ont pu à peine faire face à la demande. Des machines à gazoline fournissent la force motrice, à un coût nominal, à de petits établissements manufacturiers. Dans des milliers de petites opérations minières où le coût du transport du charbon serait prohibitif, la machine à gazoline fournit à bon marché la force motrice.

Bien que l'automobile de plaisance ait été généralement considéré comme un destructeur de capital, l'argent dépensé par ceux qui s'en servent n'est peut-être que le prix payé pour le développement d'une nouvelle agence de production. Il y a dix ou quinze ans, la machine à gazoline fonctionnait mal et d'une manière incertaine, et un des grands problèmes du développement de l'automobile a consisté à la perfectionner de manière que le propriétaire de l'automobile ne restât pas en panne loin de chez lui. Les constructeurs de machines à gazoline pour tous les autres usages ont profité des millions dépensés par les manufacturiers d'automobiles.

Bien que les manufacturiers dont les matériaux et les produits sont expédiés par lots de char, soient presque toujours situés à proximité d'une voie ferrée, une quantité énorme de marchandises doit être conduite aux grandes villes au moyen d'attelages de chevaux. Une estimation récente de ce trafic dans la ville de New-York seule le met à 54 millions de tonnes annuellement. Quand une machine compliquée est mise entre les mains du public, un capital énorme est nécessairement absorbé par des faillites et des expériences. On a estimé que le développement des machines agricoles modernes a coûté plus de \$100,000,000 aux compagnies qui ont construit des machines imparfaites. Les constructeurs qui ont survécu ont profité des erreurs de ceux qui ont échoué, chose qui semble nécessaire à l'évolution de toute machine compliquée, soumise à un usage rude.

Un véhicule à moteur est soumis à des efforts plus sévères qu'une machine agricole. Il fallait une évolution des matériaux employés à sa construction, ainsi que du modèle de sa machinerie. La construction économique des véhicules exige de forts capitaux, et si la perfection d'un véhicule à moteur était entreprise pour elle seule, le capital investi serait fort exposé. Les manufacturiers de voitures de plaisance ont rendu un service économique en montrant le chemin vers ce champ inconnu d'entreprise. Leurs profits ont

été considérables, et ils ont pu supporter le coût du travail expérimental et les pertes dues à une construction imparfaite. Ils ont surmonté au moins 90 pour cent des difficultés hasardeuses qui confrontent un capital placé dans la manufacture des véhicules.

L'industrie même de l'acier a profité des demandes qui lui ont été faites par les manufacturiers d'automobiles.

Les tensions sévères qui se développent dans le châssis d'une voiture roulant rapidement sur des routes raboteuses ou inégales ont demandé la découverte et l'application de nouveaux alliages d'acier. Le manufacturier de machines-outils a constaté que ces alliages sont supérieurs aux autres matériaux employés jusqu'alors pour certaines parties des machines, et leur emploi s'étendra sans doute à beaucoup d'autres usages. On n'aurait pas pu construire un véhicule à moteur durable avec les matériaux dont on disposait il y a dix ans; mais le travail préliminaire accompli par le fabricant d'automobiles de plaisance est venu à bout de presque toutes les difficultés offertes par les matériaux.

L'utilité du véhicule à moteur s'étend bien au-delà des rues pavées de la grande ville. Bien que les statisticiens qui calculent le coût du transport des produits de la ferme aux gares de chemins de fer, puissent quelquefois tomber dans l'exagération, il n'est pas douteux que les cultivateurs placeront de l'argent dans les véhicules à moteur, quand le capital et le coût d'entretien les mettront à leur portée. Le coût de la vie n'a pas été augmenté autant par l'accroissement du prix du blé et des autres denrées ordinaires, que par celui du prix d'une quantité des petites choses que le consommateur moderne demande. Tout ce qui épargne du temps et de l'argent dans la mise sur le marché et la distribution de ces marchandises, a une valeur économique énorme pour le public. Il semblerait que l'automobile a simplement imposé à un grand nombre de personnes des dépenses qui autrement auraient pu être concentrées sous forme de pertes énormes pour les manufacturiers qui se seraient lancés dans ce nouveau champ de développement mécanique.

NOUVELLES CHARTES

La "Gazette du Canada" publie les nouvelles chartes accordées sous le sceau du Secrétaire d'Etat du Canada. Voici celles qui ont trait aux nouvelles compagnies ayant leur principal place d'affaires dans la province de Québec.

Northern Ontario Trust, Limited, fidéicommissaires, agents, etc., à Montréal. Capital-actions \$500,000.

Giddings, Limited, Manufacture de meubles, etc., à Granby, Comté de Shefford. Capital-actions \$125,000.

Caron & Pilon, Limited, raffineurs et

commerçants en huiles, à Montréal. Capital-actions \$50,000.

Stevenson & Bray, Limited, entrepreneurs en général à Montréal. Capital actions \$25,000.

Brandon's, Limited, manufacture de bonbons, etc., à Montréal. Capital-actions \$30,000.

International Tobacco Company, Limited, manufacture et commerce de tabac sous toutes ses formes, à Montréal. Capital-actions \$150,000.

The Realty Syndicate, Limited, achat et vente de propriétés immobilières, à Montréal. Capital-actions \$150,000.

DECES

Nous avons eu le regret d'apprendre la mort du Lieutenant-Colonel Colin McArthur, président de Alex. McArthur & Co. Ltd. M. Colin McArthur était malade depuis environ deux mois quand la mort l'a emporté à l'âge de 75 ans. Il était bien connu dans les cercles commerciaux où il occupait une place importante; depuis six ans il était le président de la Alex. McArthur Company, Ltée, compagnie manufacturière de papier et spécialement des papiers et des feutres goudronnés employés dans la construction, compagnie qui avait été fondée par feu son frère, Alex. McArthur et dont le nom est bien familier à nos lecteurs.

COLLECTION A VENDRE

A vendre dans de bonnes conditions les collections des publications dont les noms suivent: Prière d'adresser les lettres à: MM., "Le Prix Courant", 80 rue

St-Denis, Montreal.

Album Universel.

Almanach Agricole (1869-1900).

Bulletin de la Chambre de Commerce.

Bulletin de la Société de St-Vincent de Paul.

Canadian Magazine.

Cyclorama Universel.

Ecoles du Manitoba.

Electrical Review.

Fleurs de la Charité.

Gazette Officielle de Montréal.

Journal d'Agriculture.

Journal d'Hygiène Populaire.

"Le PRIX COURANT"

Messenger de Sainte-Anne.

Monde Illustré.

Moniteur du Commerce.

Passe-Temps.

Revue Canadienne.

Le Samedi.

Semaine Commerciale.

Semaine Religieuse.