

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

du Commerce, de la Finance, de l'Industrie
de la Propriété foncière et des Assurances.

Bureau: No. 32, rue Saint-Gabriel, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an..... \$2.00

Canada et Etats-Unis..... 1.50

France..... fr. 12.50

Publié par

LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATION COMMERCIALE,
J. MONTEIL, Directeur.

Téléphone Bell No. 2602.

Téléphone Federal No. 708.

MONTREAL 19 DECEMBRE 1890

ACTUALITES

La Compagnie Royale d'Electricité vient de terminer et de mettre en opération l'éclairage électrique de la ville de Richmond. Elle a dû aller installer ses dynamos à cinq milles de là, près d'un pouvoir d'eau et elle peut actuellement fournir 350 lampes électriques avec le courant qu'elle tire de ce pouvoir.

SUR L'ATLANTIQUE

Le Canada est relié à l'Angleterre par des lignes de steamers qui, il y a dix ans, auraient été cotés comme de premier ordre; mais le temps a marché vite, surtout les exigences des voyageurs ont rapidement grandi. La compagnie transatlantique, la ligne Cunard, les autres grandes lignes sur New-York, ont habitué le public à une vitesse telle que les vapeurs qui n'atteignent qu'une marche normale de treize milles à l'heure sont considérés comme frappés d'anémie. Quelques heures de retard sur cet énorme parcours font jeter les hauts cris. On compte un jour de plus passé sur l'Océan, à respirer le grand air, à regarder le vaste horizon, comme une cruauté infligée par une compagnie sans entrailles à d'inoffensifs voyageurs qui lui ont bénévolement confié leur sort. Il y a des gens qui se piquent de ne prendre jamais que le steamer le plus rapide: six jours et demi de traversée, montre en main!

Aux yeux de ceux-là, la Compagnie Allan avec son magnifique et solide steamer, le *Parisian*, la Compagnie Dominion, avec le *Vancouver*, également sûr et puissant, Compagnie Beaver, avec ses bons et fidèles marcheurs, montrent une indifférence coupable en ne se hâtant pas de renouveler leur flotte et de doter la voie canadienne de bateaux comme la *Bourgogne* et l'*Umbria*. Et c'est là le grand nombre, il faut bien en convenir. On n'en trouve plus de ces gens accommodants, à qui il ne déplaissait pas de passer une quinzaine en route, loin des soucis de la terre. Arriver leur suffisait; peu leur importait le jour, l'heure et la marée.

Tombés dans les musées, avec les amateurs de diligences!

Le gouvernement canadien a dû se préoccuper à son tour de donner satisfaction à ce besoin de locomotion extra-rapide. Il y était du reste poussé par l'urgence de donner à son grand chemin de fer du Pacifique et à sa ligne de steamers sur la Chine et le Japon, un service correspondant en vitesse

sur l'Atlantique. Il y a récemment fait appel aux divers groupes maritimes d'Angleterre et de France pour la création d'un service rapide partant d'un port français, touchant à un port anglais, et allant aboutir à Montréal en été et à Halifax en hiver.

Deux compagnies ont sans peine écarté les autres combinaisons et se sont trouvées seules en rivalité: la Compagnie transatlantique et une Compagnie anglaise qui se rattache au *Naval and Armament Construction Co*, de Barrow-in-Furness, dont le président est Lord Hartington et dont le gérant est M. Bryson Douglas M.P., qui représentait le syndicat au Canada. Il semble que dès l'instant où la Compagnie transatlantique entrait en lice avec son organisation toute faite, ses énormes ressources, des bateaux comme la *Touraine* prêts à faire le service, elle aurait dû aisément triompher. La Compagnie anglaise, encore en voie de formation, incertaine par conséquent du résultat d'une tentative de formation qui dépend de tant de circonstances indépendantes de la bonne volonté des promoteurs, eût été bien inspirée en lui cédant respectueusement le pas. Elle rendait de suite grand service au Canada en assurant à date fixe, pour juillet 1892, hors de tout risque ou retard, un service supérieur à celui de New York. Mais elle a persisté, et le gouvernement canadien s'est, dit-on, trouvé obligé d'opter entre deux combinaisons dont l'une, la combinaison anglaise, offrait une vitesse supérieure et se chargeait, en même temps que du service rapide sur l'Atlantique, de l'établissement d'une seconde ligne sur le Pacifique, reliant la Colombie à l'Australie. On assure que, dans ces conditions, M. Bryson Douglas, qui venait en même temps annoncer que, des trois grands steamers construits pour la ligne du Pacifique, l'un, l'*Empress of India*, serait prêt à prendre la mer le 15 janvier prochain et que les autres suivraient de près aurait obtenu la promesse qu'il obtiendrait la préférence.

En ce cas, il ne nous resterait qu'à souhaiter qu'il réussisse à former promptement une compagnie assez puissante pour tenir les engagements qu'il a pris en son nom, ce qui, dans l'état actuel du marché anglais, sera particulièrement ardu. Notre satisfaction, comme celle de tous les Canadiens, sera grande lorsque nous verrons arriver dans les eaux du Saint-Laurent un premier steamer, filant dix-neuf à vingt nœuds et battant d'un jour les meilleurs marcheurs sur New-York. Jusqu'à ce jour fortuné, qui peut plus ou moins tarder, mais que nous verrons luire, nous n'en conserverons pas moins quelque souci et le regret que l'interposition de l'entreprise paronée par M. Bryson Douglas n'ait pas permis au Canada de profiter de la rare puissance navale de la Compagnie transatlantique, des si favorables dispositions de son éminent président, M. Eugène Pereire, enfin que le voyage d'essai de la puissante *Touraine*, déjà sans vapeur, n'ait pas été fait sur la voie du Saint-Laurent.

Faut-il l'avouer? la fin de tout cela serait le renouvellement du contrat avec les Atlantes, à la condition d'une amélioration progressi-

ve du service, du remplacement successif des anciens bateaux par de plus modernes, des rouages vieillissants par des rouages plus vifs, coïncidant avec la création par la Compagnie transatlantique d'un service direct sur le Canada, par steamers de second ordre que nous n'en serions pas autrement surpris, ni même chagrins. Des steamers comme le *Parisian* ou le *Labrador*, nous suffiraient; au fait, pourquoi ne suffiraient-ils pas aux autres?

(Paris Canada)

EPICERIES.

La consommation du sucre aux Etats-Unis, pendant l'année 1890, a été de 1,548,631 tonnes, contre 1,338,731 tonnes en 1889. Cela donne, pour 1890 une moyenne de 50 livres de sucre par habitant.

L'Association des Epiciers de Montréal a fait imprimer et distribuer à ses membres une liste des articles combinés. Voici cette liste qui a été affichée dans plusieurs épiceries:

Brandy Hennessy
" Bisquit Dubouché
Cirage Jacquot
Bleu de Reckitt
Blé d'Inde Aylmer
" Douglas
Nestlé's Milk Food
Gin DeKuyper en caisse
Whiskey, Rye et Alcohol
Rye de Walker Impérial
" " Club
Graisse Anchor
" Fairbanks
Melasses de Barbades en tonnes et en quarts
Allumettes d'Eddy, Telephone et Telegraph
Tous les articles d'Eddy
Marinades de Cros & Blackwell
" de Morton
Poudre à Pâte Cook's Friend
Riz A et B
Empois Berger de Riz
" " de Satin
Tous les Empois Canadiens
Tabac de McDonald
" de Tuckett
Cafés de Chase & Sanborn
Cristaux à laver Victoria
Teintures Diamond
Farine préparée de Brodie & Harvie
Huile de Pétrole Américaine
Poudre de Savon de Babbitt's
Pearline
Laveuse Queen's
Tous les Sucres blancs
Savons de Savage.

LA "TRANSOCEANIA"

Plusieurs de nos lecteurs ont pu lire dans la presse quotidienne des articles de M. Herrebondt, sur le commerce possible entre la Belgique et le Canada. Ceux qui connaissent les deux pays, d'ailleurs savent que la Belgique, pays dont le territoire est très petit et qui a la population la plus dense du monde, ne produit pas, tant s'en faut, ce qu'elle consomme en denrées alimentaires. Favorisée, d'un autre côté, par de riches gisements de houille, elle est un pays manufacturier de premier ordre, où l'abondance et la proximité des matières premières, le bon marché de la main-d'œuvre permettent de fabriquer beaucoup de produits à

meilleur marché même qu'en Angleterre

Les lignes de vapeurs qui aboutissent au port de Hambourg font le plus souvent escale à Anvers, qui est un des plus beaux ports du monde et dont le mouvement maritime n'est inférieur qu'à celui du Havre, Hambourg, Liverpool ou Londres.

Déjà des expéditions de produits agricoles canadiens ont été faites sur Anvers et ont généralement rapporté des bénéfices, depuis longtemps aussi nous importons de produits manufacturés de Belgique, tels que les verres à vitres et certaines qualités de fers. Mais ces importations ont presque toujours été faites par le canal de maisons de commission anglaises.

C'est dans le but de faciliter les relations commerciales directes entre le Canada et la Belgique, que vient de se former une compagnie, Belgico-Canadienne, sous le nom de La Fransocéania, dont les quartiers généraux seront, à Montréal pour le Canada et à Bruges, pour la Belgique. Pour commencer, le directeur pour le Canada, M. L. N. Ecrement, vient d'expédier à Bruges des échantillons de tous les produits agricoles canadiens, tels que grains, beurre, fromage, œufs, volailles, poissons fumés, cire vierge, etc. Ces échantillons, à leur arrivée à Bruges, seront exposés dans les salles de la Fransocéania, et examinés par les membres de la compagnie—tous négociants ou industriels qui y sont convoqués en assemblée pour le milieu de janvier. Par contre, M. Ecrement aura à Montréal, en mars prochain une exposition d'échantillons de produits manufacturés belges.

Il est question, paraît-il, en rapport avec cette compagnie, d'établir une ligne directe de vapeurs entre Gaspé et Bruges, le plan de cette ligne est exposé dans la vitrine des bureaux de la Transocéania, No. 77 rue St-Jacques à Montréal.

Les promoteurs de la compagnie, en Belgique, sont MM. P. Mabeoone, négociants, juge au tribunal de commerce à Bruges, Parmentier, brasseur à Bruges, Anatole Mortier, négociant à Anvers; Gillman de Cock, fabricant de dentelles à Bruges; Desman de Menten, maltre, président de la ligne des Intérêts, matériels, à Bruges. De Jacgher & Cie, constructeurs de ponts en fer, etc.

Comme nous ne pouvons que gagner à nouer des relations commerciales directes avec la Belgique, surtout lorsque le bill McKinley, nous force à chercher de nouveaux débouchés pour nos produits agricoles, nous souhaitons à la Transocéania un succès prompt et complet.

FERRONNERIES

Le correspondant anglais de *Hardware* cote le marché de l'huile de graine de lin soutenu pour le disponible, et ferme pour livraison future.

Andrew Carnegie, le grand propriétaire d'aciéries de Pittsburg, a obtenu du département de la Marine des Etats-Unis un contrat pour la livraison de 6,000 tonnes de plaques d'acier-nickel pour le blindage des cuirassés américains. Le nickel proviendra des mines Sudbury, Ontario.