

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

QUÉBEC, VENDREDI, 12 JUILLET 1895

ABONNEMENT A

"LA SEMAINE COMMERCIALE"

Par année.....\$2.00  
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

CARACTÈRES NEUFS ET VARIÉS,

PRESSES MODERNES

Impressions en tous genres, Ouvrages de gout, 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 677.

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. Écrivez-nous, s.v.p., des frais de correspondance inutile, et renouvelez votre abonnement à l'échéance.

BARTHE & THOMPSON.

LES COMPAGNIES D'ASSURANCE

En compte avec

LA CITÉ DE QUÉBEC

Depenses faites par la ville pour réduire les risques d'incendie de 80c. 0  
Prétendue réduction de tarif par les compagnies d'assurance ..... 30c. 0  
Balance due par les Compagnies aux citoyens de Québec..... 50c. 0

Et l'avantage à St-Sauveur, qui est encore traité par les compagnies comme village de dixième ordre.

Avant de se mettre à l'œuvre, M. Bee-mer, qui a entrepris de construire l'Élec-trique de Québec, pourrait peut-être étu-dier avec profit le système des chemins de fer suspendus comme nous en avons vu en miniature à l'Exposition de Chica-go dans le Palais des Transports.

Ce serait l'unique moyen d'assurer dès le début un service constant, hiver com-me été. Les voitures pourraient être suspendues à quatre pieds au-dessus de la rue, avec marchepieds de trois pieds au coin des rues.

x

On nous fait remarquer que les gué-rites et lanternes des portes Kent et St-

Louis, et bien d'autres endroits intéres-sants à visiter pour les touristes étrangers, sont devenus des lieux d'horreur et au-tout de puanteur.

Cette délicate constatation suggère une réforme non moins délicate. Il faut à tout prix que la municipalité fasse les frais d'urinoirs et de cabinets publics. Autrement, avant longtemps ce ne sera plus une ville fortifiée, mais pestiférée, que nous aurons à montrer aux étrangers.

x

Encore une idée nouvelle, pour Québec du moins.

Pourquoi les marchés aux viandes et denrées ne seraient-ils pas ouverts le ven-dredi au lieu du samedi? Le marché au poisson se trouverait aussi à coïncider avec celui des viandes, les cultivateurs pourraient venir de loin et avoir le temps de regagner leurs foyers, au lieu de gâter leur dimanche comme ils le font mainte-nant. Le demi congé du samedi donné aux ouvriers ne serait pas non plus gâté par le train-train du marché.

Cette réforme a déjà été faite à Mont-réal, à la satisfaction de tout le monde.

Nous aimerions avoir l'opinion des bou-chers, des cultivateurs et des autres inté-ressés.

x

Les Montréalais commencent à dépla-cer par anticipation la décadence de leur port, par suite de l'abaissement constant du niveau du fleuve St-Laurent, qui sera encore considérablement affecté par le creusement du grand canal de Chicago au Mississipi.

Ces jours derniers, un autre grand steamer chargé de bétail, le *Merrimac*, s'est échoué en face de Montréal, et il faut le décharger pour le renflouer.

Les accidents de cette nature qui arri-vent à tout instant, et qui coûtent si cher aux armateurs, devraient finir par ouvrir les yeux aux hommes politiques et leur faire comprendre que les millions dépensés pour creuser le fleuve sont littérale-ment de l'argent jeté à l'eau.

Pourquoi tant s'acharner à créer un port artificiel en dépit des éléments, quand la nature a créé le plus beau port du monde à Québec?

On charge en ce moment un steamer le long de la Jetée Louise avec du bois du lac St-Jean. Le capitaine de ce vaisseau dit n'avoir jamais vu d'arrangements aussi parfaits. Le bois arrive en fourgon cou-vert d'où il passe directement dans l'écou-tille, sans fatigue, sans la moindre humi-dité.

La supériorité de notre port est trop grande pour ne pas finir par être recon-nue par ceux mêmes qui aujourd'hui le dédaignent.

x

Disons franchement notre pensée au

sujet des derniers examens du Barreau.

Nous voyons là l'une des plus grossières contradictions de notre organisation so-ciale. On veut, dit-on, protéger les pro-fessions libérales contre l'encombrement. Fort bien, mais alors pourquoi mainte-nez-vous un système d'éducation qui pousse fatalement, irrésistiblement, la jeu-nesse instruite vers ces mêmes profes-sions? N'ouvrez à nos jeunes hommes qu'une seule toute saine alternative, puis au bout du chemin leur mettez des barrières de plus en plus infranchissables, c'est un non-sens tout aussi fort que de dépenser des centaines de millions pour ouvrir des routes, creuser des tunnels, percer des canaux, bâtir des chemins de fer, puis élever des barrières pour empêcher le commerce de passer par là.

Il y a, comme cela, bien d'autres choses faites de travers dans notre état social, et c'est là qu'éclate l'utilité des journaux purement économiques. Le nôtre ne re-culera pas devant la tâche, si difficile qu'il soit d'extirper les idées croches qui ont pris racine tout autour de lui.

x

Le problème des grands magasins à rayons, appelés en Amérique *Departmen-tal stores*, en Europe Bazar de nouveauté, commence à devenir inquiétant dans les grands centres.

Le moyen et le petit commerce en souf-frent, et se plaignent de la situation iné-gale et partielle qui leur est faite. Natu-rellement, les charges sont proportionnel-lement moins lourdes et les risques moins forts pour un grand établissement ache-tant plus en gros, ayant plus de cordes à son arc, des frais d'administration centra-lisés et comparativement moindres, et dis-posant d'une réclame prodigieuse. A ce point de vue, la lutte n'est pas égale. Aussi commence-t-on en France, en An-gleterre, aux États-Unis, même au Cana-da, à demander l'intervention de l'État. La collectivité, dit-on, ne saurait être victime d'un excès de liberté individuelle, et l'encouragement de ces monopoles tend à la disparition du petit patronat, qui est l'indépendance entrevue.

D'autre part, il faut tenir compte de la somme d'énergie, de talent et d'esprit d'en-treprise pour édifier ces vastes établisse-ments qui font l'admiration publique et l'ornement d'une ville. Il ne manque pas de savants économistes en Europe qui applaudissent à la disparition des petits intermédiaires et ne tarissent pas d'éloges à l'adresse des puissantes associations ca-pitalistes. Comme on le voit, la question est très complexe et les avis assez parta-gés.

x

Il est arrivé mardi matin, à Craig's Road sur la Grand-Tronc, une catastrophe épouvantable, dont les proportions am-