

ETABLIE EN 1818 QUEBEC FIRE ASSURANCE COMPANY

Directeurs.—Edwin Jones, Président; Geo. R. Renfrew, Vice-Président; W. R. Dean, Trésorier; Hon. Pierre Garneau, Hon. C. A. P. Pelletier, A. S. Hunt Wm. Simons.

Succursales.—Montréal—J. H. Routh & Son; Ontario—Geo. J. Pyke, Toronto, Manitoba—W. R. Allan, Winnipeg; Nouveau-Brunswick—T. A. Temple, St-Jean; Nouvelle-Ecosse—J. T. Turning & Son, Halifax; Ile du Prince Edouard—E. R. Brow, Charlottetown; Columbie Anglaise—W. S. Graveley, Vancouver.
Inspecteur—CHARLES LANGLOIS. Secrétaire—W. W. WELCH.

DROUIN, FRERES & CIE EN RECEPTION 5 CHARS TABAC EN FEUILLES

Ce tabac, vieux de deux ans, que nous offrons au commerce à des prix très avantageux, ressemble beaucoup par la force et l'arome à l'ancien tabac anglais.

**DEMANDEZ NOS PRIX,
UNE VISITE EST SOLLICITEE**

DROUIN FRERES & CIE
Manufacturiers et Epiciers en gros
52 Rue St-Paul, Quebec.

TELEPHONE 6057



E. L. ETHIER & CO.

Manufacture de
BILLARDS
ET D'ACCESSOIRES

AUSSE—Tables d'occasion à prix réduits et jeux de quilles et boules. Les réparations seront exécutées avec le plus grand soin.

La Compagnie vient de faire l'acquisition de la célèbre BANDE COLUMBUS patentée. Ce coussin est approuvé et reconnu; sa supériorité est indiscutable.

AVIS à ceux qui veulent renouveler leur billard. On achète des tables d'occasion.

E. L. ETHIER & CIE,
88 Rue St-Denis, Montréal

PATINOIR A ROULETTES DE ST-ROCH

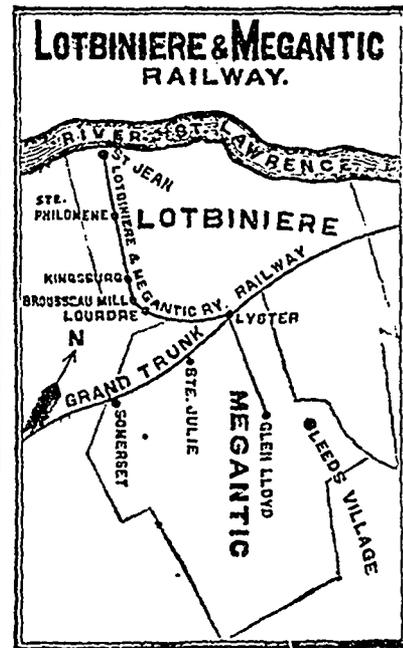
COIN DES RUES

Notre-Dame des Anges et Dorchester

OUVERT TROIS FOIS PAR JOUR A L'EXCEPTION DU DIMANCHE

Orchestre tous les soirs, et les mardis, jeudis et samedis après-midi.

Chemin de fer LOTBINIERE & MEGANTIC



Allant à Kingsebourg tous les jours, dimanche excepté.
Allant à Ste-Philomène les lundis, mercredi et samedi.
Raccordant à Lyster avec le convoi mixte du G.T.R., pour Lévis à 6 h p. m., les lundis, mercredi et samedi.
Express pour Montréal, 9.15 P.M.
Express de Montréal, 6h A.M. tous les jours.

J. T. Morkill,
Ingén. et Surint.
Jas. King,
Président

dans les crédits en faveur de ce pont. En terminant, M. Haggart dit qu'il mettra devant la chambre non seulement la correspondance, mais encore les plans et devis, montrant que le projet est de construire un pont qui servira pour les chemins de fer on même temps que pour le trafic ordinaire des voitures et piétons.

M. Laurier a suivi M. Haggart. Il approuve entièrement ce que M. Devlin a dit de l'importance du projet, et il sera très heureux si le gouvernement se décide à faire quelque chose pour venir en aide à cette grande entreprise, mais il craint beaucoup que la réponse du ministre ne soit que la réponse stéréotypée ordinaire dont le gouvernement se sert pour satisfaire tout ceux qui s'adressent à lui. Il rappelle au gouvernement que les octrois votés par les législatures seront prochainement périmés, et qu'il faudra se hâter pour que l'aide ait quelque valeur. Si le gouvernement se décide à mettre quelque chose dans les crédits, l'opposition n'y mettra pas d'obstacles.

Nous constatons ici un fait consolant: l'harmonie des deux partis politiques en faveur d'une entreprise publique. Il est seulement malheureux que ce concert ne se répète pas plus souvent, et surtout jamais au profit de Québec.

Nous en demandons, nous au-si, des ponts. Omettons momentanément celui de Québec à Lévis; celui-là a déjà tellement servi à chaque élection précédente qu'il est devenu hors d'état. Mais il va falloir un au Parry Sound pour franchir l'Ottawa. Comment se fait-il que ces deux partis se montrent si empressés de prendre feu pour l'entreprise beaucoup plus dispendieuse du pont de Hull à la Pointe Nepean, et oublient celui de Hawkesbury, auquel Québec tient tout d'abord? Nous invitons particulièrement M. Laurier, qui représente la plus importante circonscription de Québec, à donner son appui à la Compagnie du Grand Nord, qui est le futur tronçon de la ligne de la Pointe du Parry Sound

M. Devlin a fait erreur en mentionnant le Parry Sound et le Canada Atlantique. Un nombre des chemins de fer intéressés à la construction du pont d'Ottawa. Pour se servir de ce pont sans se livrer au Pacifique et au Grand Nord, la compagnie du Grand Nord aurait 70 milles de voie ferrée de plus à construire au nord de l'Ottawa, ce qui représenterait une dépense énorme comprise au coût du pont de Hawkesbury qui est évalué à \$250,000.

Encore une fois, nous demandons à M. Laurier de ne pas oublier Québec et de donner à l'entreprise québécoise le même appui qu'il vient de prêter à une entreprise qui n'intéresse pas l'Ottawa. Logiquement, il y est tenu.

—(n°o'o)—

JOB! JOB! JOB!—Environ 50 doz de vêtements pour hommes, garçons et enfants à \$3 la doz. Aussi 300 habillements de sacrifices.—Ed. Bélanger & Cie, 29 Notre-Dame, Basse-Ville, Québec.

ANCHOR WEAKNESS CURE Spécifique contre la Dyspepsie