

Je sais qu'il n'est pas aussi facile au marchand de collecter ses comptes qu'aux autres créanciers des cultivateurs ; mais c'est en grande partie la faute du marchand qui n'a pas appris au cultivateur à exécuter les conventions qu'ils font ensemble avec autant de régularité que celles qu'il fait avec le fabricant de moissonneuses ou avec le voiturier.

Il est évident qu'on ne saurait mettre le marchand sur le même pied, pour la collection de ses comptes, que le fabricant qui garde un privilège sur le moulin qu'il a vendu. Sans doute aussi, les forts crédits et la patience avec laquelle le marchand attend que le cultivateur soit prêt à régler, dépendent du fait que si le marchand n'y consent pas, ses voisins et compétiteurs seront heureux de le faire pour lui enlever un client. Ce n'est pas le cultivateur qui est le plus à blâmer là-dedans.

On rapporte à ce propos le fait suivant : Un cultivateur à l'aise avait un compte dû depuis très longtemps chez un marchand ; le marchand le tourmentait beaucoup pour obtenir un règlement ; eh bien, un marchand voisin alla trouver le cultivateur, lui avança l'argent nécessaire pour payer le compte du premier et lui ouvrit un nouveau crédit dans ses livres. Comment veut-on que les cultivateurs puissent apprendre à payer régulièrement leurs comptes, lorsqu'on les traite de la sorte ?

Ne voudrait-il pas mieux puisque les cultivateurs paient généralement leurs billets, leur faire signer des billets négociables dont la collection ayant un terme fixe serait beaucoup plus facile.

Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen aussi que les marchands de chaque village s'entendent sur les crédits et les règlements.

Nous aimerions à connaître sur ces points, l'opinion de quelques-uns des intéressés.

LES CUIRS CHINOIS

Nous avons annoncé dans notre dernière lettre de Québec qu'un grand tanneur de cette ville avait acheté dans la Colombie Anglaise des terrains sur lesquels il se proposait d'établir une immense tannerie qui transformera les peaux chinoises en cuirs destinés non-seulement à notre marché, mais au marché anglais. Notre commerce et nos industries sont, depuis l'achèvement du Pacifique, attirés vers l'Est, et de grandes espérances sont basées sur nos relations futures avec ces contrées asiatiques. Aussi croyons-nous intéresser nos lecteurs en publiant les notes suivantes que nous trouvons dans la *Halle aux cuirs*, de Paris.

La Chine, qui a en ce moment tant à souffrir par suite du débordement des rivières et de la famine qui en est la conséquence immédiate, produit une quantité énorme de cuirs bruts dont la plus grande partie est exportée en Europe et en Amérique. L'exportation de 1887 en cuirs bruts de vaches s'est élevée à près de 70,000 piculs. Malheureusement, les conditions sanitaires du Céleste Empire sont loin d'être satisfaisantes, car déjà depuis de longues années le déboisement a amené un régime climatique déplorable et qui peut se définir en peu de mots : inonda-

tions fréquentes, sécheresse insupportable, mortalité considérable du bétail, fièvres et maladies contagieuses pour la population. Il est donc de rigueur d'avoir les précautions les plus minutieuses en ce qui concerne l'importation des cuirs bruts de provenance chinoise.

Déjà, en 1876, l'exportation de cuirs bruts de bœufs et vaches atteignait 115,000 cuirs ; elle montait à 560,000 cuirs l'année suivante à destination de l'Amérique et de l'Angleterre. Ces cuirs sont fort bien séchés au soleil, ont un poil court ; autrefois et jusqu'en 1885, les achats, la préparation, l'emballage et l'expédition avaient lieu à Shanghai ; mais depuis cette dernière époque, ces opérations ont été reculées au port de Hankow, éloigné d'environ 600 milles marins de la mer. Les maisons d'exportation qui s'occupent de ce commerce sont toujours à Shanghai, avec succursales à Hankow ; presque toutes sont des maisons allemandes.

Les cuirs sont de natures très diverses, ce qui s'explique par la provenance de provinces très différentes, de races diverses et aussi par la diversité des procédés de séchage, préparation, etc. On n'exporte que les cuirs de bonne qualité, exempts de coupures et d'autres défauts. Les cuirs sont le plus souvent séchés à l'air et au soleil ; mais il arrive que pendant la saison des pluies on est obligé de les sécher dans des séchoirs chauffés par des poêles ; ce dernier procédé a souvent des conséquences fâcheuses, en ce sens que la dessiccation poussée trop loin rend les cuirs cassants. Le gouvernement chinois, qui se donne tant de peine pour élever le niveau de la qualité des produits indigènes, devrait étendre sa sollicitude à ce qui concerne le bétail et les cuirs bruts ; les tanneurs lui en seraient reconnaissants ; mais il faudrait pour cela des réformes fiscales auxquelles le gouvernement ne semble pas pouvoir se décider.

NOS INDUSTRIES

ISLAND CITY

Sur une des îles formées par les divers bassins et chemin du Canal Lachine et le St Laurent, entre deux longues rangées de bâtisses en briques occupées par diverses manufactures, s'élèvent les vastes constructions de la fabrique de peinture "Island City" de MM. P. D. Dods & Cie.

Noton d'abord que la raison sociale P. D. Dods & Cie recouvre un comité de nos industriels les plus entrepreneurs et de nos hommes d'affaires les plus distingués.

On pénètre dans l'établissement, de la rue de la rue duquel s'élèvent les constructions en brique solide où se fabrique le vernis. La gomme laque qu'on y emploie est mise à disposition dans divers produits chimiques ; chaque bassin étant à fleur de terre, sur des foyers montés sur une paire de roues, les ouvriers qui surveillent la cuisson du mélange les retirent dès que, à la consistance du liquide et à la couleur de la fumée qui s'en dé-

gage, ils constatent que l'opération est terminée.

Comme ces liquides peuvent s'enflammer très facilement à une basse température, la chambre où se fait la cuisson se ferme par de solides portes en fer qui peuvent, une fois fermées, localiser l'incendie entre les murs de brique de la chambre et en préserver le reste de l'établissement.

A côté se trouvent les tonneaux en zinc où sont emmagasinés les vernis, en attendant la mise en quarts pour le marché ; vingt-six de ces tonneaux sont debout les uns contre les autres, ils contiennent 300 gallons chacun, sauf un de 400 gallons et un autre de 800 gallons ; capacité totale 8400 gallons.

Dans la même chambre sont deux immenses réservoirs en cuivre pour l'essence de térébenthine, de la contenance de 3500 gallons ; dans un coin deux bouilloires pour l'huile de lin peuvent contenir ensemble 41 quarts, soit 1640 gallons.

A côté, entre cette construction et celle qui fait face sur le canal est un espace libre où doit s'élever sous peu un séchoir pour sécher les peintures, blanc de plomb, terre d'ombre, etc., avant d'être mélangées avec l'huile. On y voit en ce moment les bassins qui servent à la préparation des vernis à l'esprit de vin.

Dans une bâtisse de 24 pieds de haut, d'un seul étage, avec un toit percé au centre d'un abat-jour dont les chassis, ouverts, laissent pénétrer la lumière et maintiennent constamment une active ventilation, se trouvent les machines à broyer, les malaseurs, etc ; c'est l'atelier proprement dit pour la préparation des célèbres peintures "Island City." Voici d'abord une meule en acier, tournant sur son axe autour d'un pivot central, qui broie en poudre impalpable le blanc d'Espagne ou blanc de céruse, le mélange avec l'huile de lin et fait le mastic. Cette machine dont le travail est à peu près automatique, peut fabriquer deux tonnes de mastic par jour.

Puis viennent plusieurs petits malaseurs, ou machines à mélanger qui font le mélange de l'huile avec la peinture sèche, lequel mélange est ensuite transporté dans des moulins à broyer d'où il sort réduit en une pâte sans le moindre grain perceptible, et est mis en boîtes par les ouvrières. Les moulins à broyer pour la peinture fine sont pourvus d'un courant d'eau froide qui, passant autour des meules, les empêche de s'échauffer et de brûler la peinture.

D'autres moulins à broyer plus considérables ont leur malaseur attaché, d'où la peinture est élevée par une courroie sans fin, sur un double jeu de trois rouleaux chaque où elle est broyée à une finesse extraordinaire. Ces diverses machines peuvent produire 400 gallons de peinture noire préparée, de 5 à 6 tonnes de blanc de plomb préparé et une tonne et demie de peinture de diverses couleurs.

Les moulins à broyer à double jeu de rouleaux sont les seuls du genre au Canada.

Toutes ces machines sont mises en mouvement par un pouvoir l'eau, fourni par le canal, et dépensent une force de 100 chevaux, vapeur.

Le contre-maître, ou plutôt l'in-

génieur chimiste qui dirige toutes ces opérations est un compatriote, M. Louis Philippe Trudel, originaire de Québec.

De ces ateliers sortent toutes sortes de peintures, prêtes à être employées ; noir d'ivoire, vert, bronze, blanc de plomb, rose, carmin, jaune de chrome, etc. ; en un mot tout ce qui peut servir à peindre en bâtiments, au peintre d'enseignes, au peintre en voitures et même à l'artiste peintre. On y fait aussi les peintures à l'eau dites calsonime pour la peinture à fresques, les décorations des appartements, etc.

Une grande bâtisse à 4 étages à la suite des ateliers et faisant façade comme eux sur le canal, sert d'entrepôt pour les peintures préparées prêtes pour le marché, qui sont rangées dans leurs boîtes en fer blanc sur des étagères numérotées, n'attendant plus que l'étiquette pour être livrées. Là aussi sont les matières premières ; en bas les huiles dont la distribution se fait au moyen de tuyaux par simple gravitation ; aux étages supérieurs, les blancs de céruse, blanc de plomb, terre d'ombre, ocre, chrome, etc. Plus haut, les diverses gommés pour le vernis. Un élévateur met les différents étages en communication ; il est pourvu de portes automatiques qui s'ouvrent pour le laisser passer et se ferment d'elles-mêmes ensuite, évitant par là le danger des chûtes dans l'orifice de l'élévateur et aussi le danger du tirant d'air en cas d'incendie.

Dans une autre pièce, au rez de chaussée, on fait l'essai de tous les mélanges de peintures, sur des feuilles de papier tendues sur des chassis en bois ; et, si l'essai n'est pas satisfaisant, on ajoute, on change le mélange jusqu'à ce que la nuance désirée ait été obtenue. Là, sont les étiquettes portant la marque de fabrique des peintures fines : un disque rouge dans lequel se meut une roue pourvue d'une paire d'ailes déployées. On y trouve aussi des échantillons des peintures des autres fabriques, anglaises ou américaines, afin de pouvoir les comparer avec les peintures "Island City," car l'ambition de la maison P. D. Dods & Cie, est de faire mieux, ou tout au moins aussi bien qu'aucun de ses concurrents.

L'ordre, la méthode qui règnent dans cet établissement sont admirables ; tout y est pesé et mesuré avec soin ; les formules des mélanges sont scrupuleusement suivies ; le plus grand soin y est pris de l'hygiène des ouvriers, par la ventilation et la propreté ; de sorte que, malgré la nature violemment toxique de beaucoup des matières employées, la santé du personnel se maintient excellente.

L'établissement emploie 30 ouvrières et ouvriers dont les gages se montent à une moyenne de \$450 à \$500 par semaine.

La visite de la manufacture "Island City" que nous avons faite en compagnie de M. Tougas dont la courtoisie est si connue et appréciée de tous nos commerçants, a été pour nous une leçon très instructive, et nous n'avons cru pouvoir mieux faire que d'en faire profiter nos lecteurs en leur faisant le récit succinct qui précède.