

Berton; l'attachement de la nacelle au réservoir est ainsi fait qu'il peut être coupé instantanément. Il n'y a aucun appareil de propulsion, on compte sur le vent seul. Le ballon est muni d'une voile, et de "guiderores" qui par leur poids ralentiront sa marche et permettront de le gouverner. Cet appareil a été souvent employé par Harr Andréo, qui a pu ainsi naviguer à un angle variant de 27 à 40 degrés de la direction du vent.

L'altitude à laquelle l'aéroplane entend naviguer sera de 250 mètres, soit 7,824 1/2 pieds, un peu moins de deux milles; et l'on espère qu'à cette hauteur le ballon sera au-dessus des brumes de surface et au-dessous des plus basses nuées. C'est par les guide-rores qu'on obtient cette égalité d'altitude, leur poids croissant à mesure qu'elles cessent de toucher la terre, jusqu'à un point où elles contrebalancent la force ascensionnelle du ballon. L'effet contraire se produit dans les descentes, en raison du poids des cordages supportés à la surface; toute déviation de hauteur se trouve contrebalancée par cet arrangement. Les cordages sont agencés de manière à appuyer à la surface des eaux comme du sol.

L'entreprise de M. Andréo est la plus hardie de toutes celles du genre qui aient encore été tentées. Elle n'est cependant pas considérée scientifiquement téméraire. On rappelle à cette occasion les émouvantes expéditions en ballon opérées pendant la guerre franco-prussienne; sur 65 ballons lancés de Paris, qui ont porté 150 voyageurs et 4,000,000 lettres, 58 se sont rendus à destination, 5 ont été capturés par l'ennemi, et 2 seulement se sont perdus.

LES TRAINS DE LUXE DU GRAND-TRONC

Nous constatons avec satisfaction que la nouvelle direction du Grand-Tronc n'épargne rien pour mettre son réseau canadien sur un excellent pied. Le président, Sir Charles Rivers-Wilson, qui s'en retourne en Angleterre après avoir fait l'inspection générale de la ligne, a pris aux Etats-Unis un gérant général de première force dans la personne de M. Hays, et il y a eu réorganisation générale. Nous espérons que notre district se sentira du changement.

Les journaux de Montréal décrivent avec admiration le premier grand train-vestibule inauguré par le Grand-Tronc entre Chicago, Montréal et Portland. On pourra en juger par l'entre-filet que voici, emprunté à un confrère :

"Le train se compose d'une locomotive Baldwin, nouveau modèle, qui parcourt facilement un mille à la minute, quand la

voie le permet; puis d'un char à bagage dans lequel sont installés les dynamos et les accumulateurs pour emmagasiner une quantité suffisante d'électricité pour quatre heures de consommation.

Dorrière le char à bagage viennent le fumoir, le salon de conversation, le salon du barbier et la salle de bain tout richement et commodément aménagés, puis le char contenant la cuisine, l'office et la salle à manger. C'est ici que le génie inventif de l'américain s'est donné libre carrière. Il faut avoir soigneusement examiné ce char pour se convaincre qu'on peut loger tant de choses dans une voiture de chemin de fer. Cependant, quarante personnes peuvent y dîner à l'aise et le service s'y fait comme au Windsor.

A la suite de salle à manger, se trouvent cinq chars genre Pullman, avec salons particuliers et fumoir. Ces chars qui ont quatre-vingt pieds de longueur sont finis en bois les plus rares et polis comme un piano; les sièges sont capitonnés en tous sens et les cabinets de toilette sont de toute richesse.

A la queue se trouve le char dit d'observation: le voyageur assis sur un fauteuil à ressort peut contempler le ruban qui se déroule devant lui et noter les incidents de la route.

Tous ces chars sont reliés les uns aux autres par un vestibule fermé qui prévient tout accident et permet de circuler d'un bout du train à l'autre.

Ces excursions quittent Chicago chaque mercredi à cinq heures du soir, arrivent aux chutes de Niagara à 8.55 heures le lendemain matin, passent toute la journée à cet endroit pour permettre aux touristes de voir les chutes et les environs; elles repartent à 7.10 hrs du soir, arrivent à Kingston à 4.30 heures du matin, transfèrent les voyageurs à bord d'un steamboat qui les amène à Montréal à midi et repartent à une heure du matin pour Portland.

Durant tous les arrêts, le voyageur conserve toujours sa place dans le char; il revient y prendre ses repas et y coucher s'il le désire. C'est son "home", où il a tout le même confort que dans les meilleurs hôtels: bains, barbiers et le reste.

Ces excursions si intéressantes, si bien comprises, font le plus grand honneur à l'esprit d'entreprise du Grand-Tronc et de la Compagnie Pullman qui sont de compte à demi dans l'aventure."

LA SITUATION

L'ÉTAT DES BANQUES EN MAI

Les opérations des banques, pendant le mois de mai dernier, n'ont pas dû être très lucratives. La circulation a diminué, les dépôts portant intérêt ont augmenté de \$1,300,000, les fonds restant en caisse ont augmenté et les escomptes ont diminué: c'est-à-dire que les engagements onéreux ont augmenté, tandis que les placements les plus lucratifs diminuaient. Il y a eu là, certainement, malgré l'activité du premier de la navigation, une période de stagnation qui coïncide avec les débuts de l'agitation électorale, et qui va probablement être constatée encore pendant tout le mois de juin.

Le mouvement des récoltes a été peu actif en mai, sauf peut-être celui de

l'avoine et du foin, dont de bonnes quantités ont été exportées; mais, dans le cas du foin, une partie assez considérable avait été payée d'avance.

Une augmentation de \$1,000,000 dans les dépôts en compte courant représente en grande partie les dividendes semi-annuels payable le 1er juin et qui ont été portés au crédit des actionnaires; l'augmentation de \$1,300,000 dans les dépôts portant intérêt indique que l'épargne ne trouve pas à placer sûrement ses capitaux à des taux rémunérateurs et les confie, faute de mieux, aux banques, qui paient 3 et demi pour cent. Les banques, de leur côté, sont en peine pour tirer parti de ces fonds; elles ont placé \$2,000,000 de plus aux Etats-Unis, où l'on peut obtenir de 2 et demi à 3 ou 4 pour cent, pour les bons prêts à terme.

La diminution de l'escompte, a été de \$3,300,000; mais le compte des effets en souffrance n'en a pas été augmenté. Au contraire, il a diminué de \$400,000 dans la révision annuelle du portefeuille que l'on fait avant de rencontrer les actionnaires.

Les prêts à demande, sur garantie de titres, n'ont augmenté que de \$130,000 en mai. La répugnance qu'éprouvent les banques, aujourd'hui, pour ce genre de placement, menace d'ennuyer la Bourse. Si cela continue, il faudra peut-être, comme dans d'autres pays, avoir recours à des maisons ou à des banques "ad hoc" qui feront la spécialité de ces prêts.

EN EUROPE

Du Marché Français du 18 juin :

"Il a plus fortement la nuit dernière à Paris; puis le temps s'est remis au beau et a été très chaud pendant toute la journée; les avis concernant les récoltes restent encore satisfaisants, particulièrement dans le Nord.

A la Bourse de commerce de Paris, les farines douze marques ont été fermement tenues pendant toute la séance et ont regagné de 10 à 30 centimes; le blé se retrouve aux pleins de la veille.

D'après les derniers documents publiés et que nous croyons devoir reproduire, les blés en mer à destination du Royaume-Uni, y compris l'équivalent des farines, s'évaluent à 6,750,000 hectolitres, contre 7,116,600 hectolitres pour la semaine précédente.

A destination des ports du Continent on compte 3,433,500 hectolitres; contre 3,261,500 hectolitres pour la dernière semaine.

Par suite, le total des cargaisons à destination des ports européens, tant du Royaume-Uni que du Continent, atteindrait 10,188,500 hectol., contre 10,381,100 hectolitres précédemment, soit une diminution de 192,600 hectolitres.

Pour la semaine finissant le 12 juin les expéditions de blé des Etats-Unis sur l'Europe se sont élevées à 678,600 hectolitres contre 842,000 hectolitres la semaine précédente. Pendant la même période, les Etats-Unis ont expédié sur l'Europe 115,000 barils de farine, contre 116,000 barils la semaine précédente.

Les stocks de blé visibles aux Etats-Unis se chiffraient à la date du 12 juin, par 17,420,070 hectolitres, en diminution de 232,015 sur la semaine précédente.

Les expéditions de blé des Indes sur