

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. MONTELL, Directeur.

Téléphone Bell No 2802.

Téléphone Federal No. 708.

MONTREAL. 19 SEPT. 1890

UN CHEMIN DE FER ELEVE

Une compagnie a été organisée il y a quelques années sous le nom de "Chemin de fer du Parc et de l'île de Montréal" dont le but est de construire une ou plusieurs voies ferrées reliant Montréal à ses faubourgs et aux villages de l'île. La partie principale de ses projets comporte la construction de voies élevées dans les rues de Montréal.

Nous savons tous quel déplorable service nous donne la Compagnie des Chars Urbains; comme elle a le monopole des transports des passagers dans nos rues, cette Compagnie se moque absolument du public. Un de ses directeurs l'a dit franchement au Conseil, son but est de faire de l'argent; tout le reste n'est que d'une importance secondaire.

Mais en supposant même que la Compagnie des Chars Urbains eut pour le public qui la fait vivre le respect auquel il a droit, en supposant que son trafic ne fut jamais interrompu et désorganisé par le pavage des rues, la construction des égouts etc il est évident qu'elle n'est pas en position de donner un service régulier, constant et uniforme; les variations de la température ne le lui permettent pas. Elle doit, suivant les saisons, employer trois sortes de voitures, ce qui l'oblige à tripler son matériel roulant. L'été en char sur les rails, l'automne et le printemps en omnibus sur les cabots du dégel et l'hiver en sleigh sur la neige.

Les chars d'été sont assez confortables; les omnibus sont d'atroces machines plus étroites à la base qu'au sommet et par conséquent en constant danger de verser; les sleighs sont passables mais trop étroits et trop rares.

La perspective de posséder quelques jours une voie élevée qui l'amènera à la ville, à son bureau ou à son atelier, régulièrement, qu'il neige ou qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il tonne, confortablement et rapidement, le citoyen que l'économie a poussé à se loger à quelque distance du centre, est pour lui comme une vision de l'Eden; un avant-goût du bonheur parfait. Eh bien, cette perspective nous paraît en bonne voie de se réaliser.

On se rappelle que la Compagnie du Chemin de fer élevé a été combattue devant le conseil, par les propriétaires de la rue St-Georges où la ligne élevée pour la Montagne devait être construite. La Compagnie a, aujourd'hui, changé ses plans et elle profite de l'élargissement de la rue St Laurent pour demander la permission de monter par cette rue. Le plan primitif, d'ailleurs, est essentielle-

ment modifié: il comprend aujourd'hui: 1o La ligne du Parc, desservant aussi les deux cimetières; 2o une ligne sur la rue Craig et 3o une autre ligne sur la rue Dorchester; cette dernière devant desservir la Côte St Antoine, Notre-Dame de Grâce etc, d'un côté et ton le grand "faubourg de Québec," avec Hochelaga et Maison-neuve de l'autre.

Profitant des progrès apportés dans les engins de traction, la compagnie a adopté l'électricité comme force motrice; ce qui diminue singulièrement le poids, la masse de la voie et des trains, aussi, au lieu d'une voie appuyée de chaque côté sur une série de poteaux, il n'y aura qu'un seul pilier se bifurquant à une certaine hauteur et supportant la voie de ses deux bras.

Ainsi ni feu ni fumée pour effrayer les chevaux et remplir l'air de poussière de charbon; une force motrice sûre, non explosive, silencieuse et rapide; une seule série de piliers pour encombrer la chaussée. Confort, rapidité, régularité et sécurité. Voilà les principaux avantages que le chemin de fer élevé va conférer à nos concitoyens.

Pas n'est besoin de dire que nous appuierons de toutes nos forces la requête de la Compagnie auprès du du Conseil de Ville. La Compagnie est solvable: elle a passé avec une "Compagnie de Construction" composée de capitalistes français un marché pour la construction et l'outillage de ses voies; il ne lui reste plus qu'à obtenir du Conseil l'autorisation de planter ses piliers dans nos rues, et nous espérons que le conseil ne la lui refusera pas.

LE PONT DES DETTES

On s'imagine que le "système de crédit" appartient à une civilisation avancée et qu'il n'est pas compatible avec les usages et les préjugés des âges primitifs. Il fleurit, cependant parmi des populations dont les usages et les idées ont suivi de fort loin les progrès de la vie moderne. Dans le Tyrol Autrichien, il y a une vallée qu'on appelle la vallée de Possey. Là, quoique la population ait des mœurs et des occupations toutes primitives et champêtres, toutes les affaires se font à crédit et se règlent une fois l'an.

A certain jour, dans l'hiver, tous les habitants de la vallée se réunissent sur le pont de St Léonard, à peu près au centre du pays et, la journée se passe à balancer les comptes.

Le premier ordre du jour, à ces assemblées, c'est le paiement des dettes. Tout le monde paie ce qu'il doit, quelques uns comptent sur ce qu'ils pourront collecter pour payer leurs propres dettes; mais les habitants de Possey sont en général économes et honnêtes et il y a généralement assez d'argent pour que tout le monde soit payé.

Et d'autres termes, le pont de St Léonard et la "Clearing House" de la vallée de Possey.

Après les dettes payées, on fait les contrats pour l'année suivante. On engage les domestiques et les ouvriers et souvent on vend la récolte d'avance.

Si quelque débiteur fait défaut sur le pont et ne paie pas ses det-

tes le jour du règlement, ils est mis au bon de la vallée et personnel ne veut plus rien transiger avec lui. On lui refuse tout crédit et, généralement, il est obligé de se hâter de payer ses dettes, dès qu'il le peut. La preuve qu'on est respectable et solvable se donne en assistant la tête haute aux assemblées du pont.

Il existe dans le Tyrol une tradition d'après laquelle, il y a longtemps, il est arrivé une fois que, après une année de mauvaises récoltes et de calamités, les habitants de Possey se sont réunis sur le pont de St-Léonard. Chacun devait quelque chose à son voisin. Par conséquent chacun attendait que son voisin l'eût payé, pour pouvoir lui-même payer ses dettes.

Mais comme personne n'avait d'argent, personne ne pouvait payer. Les gens étaient là, ahuris, désespérés, ne sachant comment sortir de cette fâcheuse position lorsque tout à coup on vit arriver le meunier qui passait pour riche et qui devait avoir de l'argent.

Bon! s'écria Hans Melchior, le tailleur; voilà Guillaume Gutpennig. Il va mettre l'argent en circulation.

A qui devez-vous Guillaume?

—A personne!

—Vrai? Alors, voulez vous me prêter quarante thalers d'or jusqu'à midi?

Le meunier réfléchit un instant puis il répondit:

—C'est bon, je vous crois un honnête homme, Hans Melchior, je vais vous prêter la somme.

Il avança donc les quarante thalers à Hans qui paya sa dette à Pleter, leisserand; Pleter paya à un autre citoyen et l'argent passa, ainsi de mains en mains, acquittant les dettes très modérées des habitants de Possey, jusqu'au dernier qui se trouvait devoir juste quarante thalers à Hans Melchior. Ce dernier, immédiatement, remboursa Guillaume.

Et comme le meunier s'était payé au fur et à mesure sur sa monture, personne ne lui devait rien; ses quarante thalers avaient payé toutes les dettes de Possey. Tout ce monde était arrivé au pont le matin sans argent et en retournait le soir, sans argent encore, mais quitte envers tous, solvable et heureux.—N. E. Grocer.

LA CONSTRUCTION

On dit que les scieries, Hurdman manquent de billets, et, qu'il en sera de même jusqu'à la fin de la saison.

La concurrence parmi les chauffourniers a fait baisser considérablement le prix de la chaux à Montréal. On la vend maintenant depuis 25c.

La société Gilmour & Cie a été dissoute. M. Allan Gilmour reste seul propriétaire des moulins de la rivière Trent et MM. John Gilmour père et fils, des moulins de Chelsea et des terrains à Hull.

Une compagnie a été organisée à Kingston, au capital de \$50.000 pour la fabrication du ciment de Portland, du plâtre calciné et des tuiles, M. Strathy est à la tête de cette entreprise.

MM. St Louis frères achèvent en ce moment la grande bâtisse de MM. Morgan & Cie, rue Ste Catherine; après cet ouvrage terminé, la société sera dissoute et MM. Jean-Baptiste St Louis et Emmanuel St Louis reprendront chacun pour leur compte personnel.

M. J. Lamarche, No. 1608 rue Notre-Dame, conseille aux propriétaires de faire visiter et réparer dès ce moment les appareils de chauffage, afin qu'on ne soit pas surpris avec une chaudière en mauvais état et des tuyaux bouchés ou percés lorsque les froids arriveront.

Nous recommandons aux architectes, aux entrepreneurs et aux propriétaires M. N. O. Rochon, peintre décorateur, dont les travaux sont déjà bien connus. M. Rochon donne à tous les ouvrages qu'il entreprend ce fini artistique qui en double la valeur au point de vue de la vente ou de la location. On trouvera son adresse dans nos colonnes d'annonces.

C'est le moment de faire réparer les couvertures, avant que la neige les couvre et rende les réparations très coûteuses avant le printemps. M. J. E. C. St. Amour, 373 rue des Seigneurs, fera l'ouvrage au plus juste prix et de manière à donner la plus grande satisfaction. M. St. Amour prie aussi MM. les architectes et constructeurs de ne pas l'oublier lorsqu'ils demandent des soumissions.

Une pierre artificielle appelée "pierre de bois" (wood stone) vient d'être inventée. On la fabrique avec de la sciure de bois et de la magnésie calcinée que l'on mélange dans l'eau et que l'on soumet ensuite à une forte pression hydraulique, dans des moules qui lui donnent la forme désirée. On la dit imperméable à l'eau, incombustible et susceptible de prendre un poli très brillant.

Les MM. Gilmour ont vendu toutes les dépendances de leurs anciennes scieries de Hull. Toutes les remises, les glissoires, le réservoir, etc, ont été vendus à MM. Tellier, Daigneau, Lambert, Goyette pour des sommes minimes. M. Tellier a acheté un grand gazomètre qu'il a revendu de suite à grands profits à M. C. B. Wright. M. Tellier a acheté le réservoir pour \$45. seulement. La tôle qui le recouvre vaut plus que cela à elle seule.

CELLULOIDE

Voici le procédé dont on se sert en France pour faire la cellulose. On prend un immense rouleau de papier que l'on fait dérouler lentement; et pendant qu'il se déroule, on étend dessus avec soin un mélange composé de cinq parties d'acide sulfurique et de deux parties d'acide nitrique. L'effet de ce bain est de changer la cellulose du papier en pyroxiline. Ensuite on procède à l'extraction de l'excès d'acide du papier au moyen de la pression et du lavage à grande eau. Après cela, on réduit le papier en pulpe, on blanchit, on filtre et on mêle avec de 20 à 40 fois le même poids d'eau. Puis on