

\$12.50; 81 à 85, \$14.00; 86 à 90, \$16.50; 91 à 95, \$18.00. Escompte, 10 p. c.
Sur Diamond, escompte 10 p. c.

Briques réfractaires, etc.

On cote les briques réfractaires anglaises et écossaises de \$17.00 à \$21.00 le 1000; briques américaines de \$30.00 à \$35.00.

La brique rouge ordinaire de construction, au char de 40, 60 et 80 tonnes contenant respectivement 9, 12 et 18 mille se cote: 1ère qualité: \$10.00 le mille et 2e qualité: \$9.00 le mille.

Ciment

Nous cotons par baril: ciment américain, de \$2.00 à \$2.10; ciment canadien, \$2.00 à \$2.05; ciment anglais, \$1.80 à \$1.90 et ciment belge, de \$1.60 à \$1.90.

Vert de Paris

Nous cotons:

	Anglais	Canadien
Barils à pétrole.	16½c.	16½c.
Kegs à arsenic.	16½c.	16 c.
Drums de 50 et 100 lbs.	17 c.	17 c.
Drums de 25 lbs.	17½c.	17½c.
Boîtes papier 1 lb.	18 c.	18 c.
Boîtes fer blanc, 1 lb.	19 c.	19 c.
Boîtes papier ½ lb.	20 c.	20 c.
Boîtes fer blanc, ½ lb.	21 c.	

Câbles et cordages

Il y a une bonne demande en câbles pour licous. Les prix restent sans changement.

Les câbles en coton sont très fermes par suite des prix élevés de la matière brute.

Nous cotons:

Best Manila.	base lb.	0.00	0.15
British Manila.	base lb.	0.00	0.11½
Sisal.	base lb.	0.00	0.10½
L'athyarn simple.	base lb.	0.00	0.10
L'athyarn double.	base lb.	0.00	0.10½
Jute.	base lb.	0.00	0.09
Coton.	base lb.	0.00	0.20
Corde à châssis.	base lb.	0.00	0.28

FERRAILLES

Les prix sont sans changements, la demande modérée.

Nous cotons:—

	La lb
Cuivre fort.	0.00 0.13½
Cuivre mince ou fonds en cuivre.	0.00 0.12
Laiton rouge fort.	0.10½
Laiton jaune mince.	0.06
Plomb.	0.02½ 0.02½
Zinc.	0.03½ 0.03½
	tonne
Fer forgé No 1.	12.00
Fer forgé No 2 et tuyaux de fer.	
Fer fondu et débris de machines.	13.00
Plaques de poêles.	00.09 00.10
Fontes et aciers malléables.	0.00
	La lb.
Viellies claques.	0.05½ 0.05½
Chiffons de la campagne, 75 à 85 cents les 100 lbs.	

"TOUR DU MONDE". — Journal des voyages et des voyageurs. — Sommaire du No 38 (23 Septembre 1905). 1o. Abydos, par M. E. Amélineau. 2o. "A travers le monde": Ce que sont devenues les Philippines sous la domination américaine. 3o. "A travers la nature": Le tremblement de terre de l'Italie méridionale. 4o. "Excursions": Une visite à la ville de Makou (Perse), par L.-Ch. Watalin. — L'Italie moins connue, par André Mauriel. 5o. "Livres et cartes." 6o. "Les armées et les flottes."

LES WAGONS EN ACIER.

Le temps est certainement arrivé où les compagnies de chemins de fer devraient commencer systématiquement à refaire leur matériel roulant, tout au moins en ce qui concerne les wagons de voyageurs, et cette réforme devrait se faire par l'introduction de wagons entièrement en acier. Quel que soit le point de vue auquel on se place pour considérer la question dit "Scientific American," le wagon tout en acier est supérieur au wagon en bois. Il est plus solide, offre plus de résistance, et est plus léger si le constructeur en établit le plan avec soin. Le wagon en acier offre plus de sécurité aux voyageurs, car il ne peut pas être télescopé, et est absolument à l'épreuve du feu.

Quand le chemin de fer souterrain de New-York a été établi, la direction a prévu l'emploi du wagon tout en acier et l'a adopté hardiment comme modèle type. Il a fallu du courage pour prendre cette résolution, car on avait généralement l'idée que des wagons en acier feraient beaucoup plus de bruit que les wagons en bois, et on croyait communément que ces wagons auraient une apparence désagréable et ne se prêteraient pas à une ornementation intérieure heureuse.

La popularité des wagons en acier du chemin de fer souterrain, et la manière dont ils se comportent dans le service justifient pleinement leur introduction. Ils font moins de bruit, ont un roulement plus régulier et nous avouons qu'à cause peut-être de leur apparence hygiénique, ils donnent une impression de plus grande propreté. Les voyageurs qui se servent du chemin de fer souterrain sont si satisfaits de ces wagons, qu'au fur et à mesure de leur construction, les wagons en bois sont retirés du service; il n'y aura plus un seul wagon en bois sur toute la ligne. Il va sans dire que ce qui parle le plus en faveur du wagon d'acier, c'est la grande protection qu'il fournit à la vie des passagers. Pendant la grève des employés

du chemin de fer souterrain, il a été démontré que, dans certaines collisions qui se produisirent entre trains formés alternativement de wagons d'acier et de wagons de bois, la force avec laquelle ces collisions se sont produites a produit l'écrasement des wagons en bois, ceux construits en acier sortant à peu près intacts de l'accident.

Les pertes de vies dans les collisions de trains de chemins de fer ont été dues principalement à ce que des wagons se sont télescopés et aux incendies qui en sont résultés. Toutefois, bien que ces deux causes soient éliminées dans le cas de collision entre deux trains formés de wagons tout en acier, il ne faudrait pas croire que le voyageur soit à l'abri de tout danger. L'immunité relative dont jouissent les voyageurs qui occupent les wagons de queue est due au fait que la force vive de ces wagons est absorbée graduellement par l'écrasement des wagons de tête. Les wagons en bois qui servent au transport de la malle et des bagages agissent comme coussins ou tampons. Dans une rencontre entre deux trains composés de wagons tout en acier, le choc serait réparti à peu près uniformément sur toute la longueur du train, et le mouvement serait arrêté, même jusqu'au dernier wagon, presque instantanément, à moins, ce qui pourrait très bien arriver, que les wagons ne grimpent les uns sur les autres ou ne se jettent en travers de la voie. Cela aurait pour effet de précipiter les voyageurs vers la partie avant du wagon qu'ils occupent, jusqu'à ce qu'ils soient arrêtés par un siège, une cloison ou un meuble quelconque, avec une vitesse égale à celle du train au moment de l'accident. Il y aurait incontestablement bien des membres brisés et des contusions douloureuses; mais on ne verrait pas de ces horribles mutilations qui se produisent maintenant, lorsque des morceaux de bois d'un wagon télescopé sont lancés à travers la foule des voyageurs.

Dans la construction des wagons tout en acier, il faut apporter une attention

UNE INDUSTRIE PUREMENT CANADIENNE

COUVERTURE EN MICA

Pour Tuyaux à Vapeur, à Eau Chaude et à Eau Froide, Tuyaux de Chaleur, Fournaises, Chaudières, Etc.

APPAREILS REFRIGERANTS

Reconnus par des experts du Canada, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis comme ayant les qualités non conductrices les plus hautes au monde.

En usage sur toutes les principales lignes de chemin de fer du Canada, de la Grande-Bretagne et de l'Inde, à l'Armature et au Ministère de la Guerre anglais, et dans la flotte française.

La Couverture en Mica, à l'épreuve de la température est la Couverture la plus durable en même temps que celle ayant les plus hautes propriétés non conductrices, qui soit fabriquée.

MANUFACTURÉE UNIQUEMENT PAR

MICA BOILER COVERING COMPANY, Ltd.

86 à 92, RUE ANN, MONTREAL.

Récompensée à l'Exposition de Paris, 1900; l'Exposition Pan-Américaine, 1901; Glasgow, 1901; Wolverhampton, 1902, etc., etc.
Tous renseignements sur demande.