

Mélasses

La mélasse se maintient à des prix fermes ; la vente ces jours derniers a été plutôt lente.

Thés

Les thés sont très fermes par suite des nouvelles reçues des marchés primaires. Il ne reste plus de stocks disponibles au Japon dont la récolte dernière accuse un déficit de 2,000,000 de livres.

Cafés

La demande est bonne à des prix soutenus.

Epices pures

Marché très ferme surtout en ce qui concerne le Gingembre.

Le piment poivre rouge avance de prix.

Pruneaux de Californie

La demande locale a été assez forte la semaine dernière. Les dernières dépêches de Californie indiquent un marché très ferme en avance d'au moins $\frac{1}{2}$ de cent. Les quatre cinquièmes de la nouvelle récolte ont déjà été expédiés, les seules qualités que l'on offre actuellement sur les lieux de production sont les 40/50 et les 50/60. Les affaires se traitent sur le pied de 3 à 3 $\frac{1}{2}$ c (4 size bases) f. o. b. à la côte.

Pruneaux Français

Il est arrivé de Bordeaux plusieurs envois de Pruneaux Français dans les dimensions 45/50 et 59. Ces fruits ont non seulement une très belle apparence, un excellent goût en plus. Les qualités à bon marché sont tenues à des prix plus élevés que l'année dernière.

Poissons en conserves

Les prix des poissons en conserves de qualité supérieure sont très fermes par suite d'une grande demande provenant des Etats-Unis.

Conserves de légumes

Les petits pois français sont rares et viennent d'avancer de \$2.00 par caisse, nous rectifions nos prix en conséquence.

Olives

D'après les derniers avis reçus de Séville, Espagne, la récolte des "Queen" Olives est assez satisfaisante ; celle des Olives Manzanilla est de quantité moindre.

Extraits

La maison Armour a augmenté ses prix pour le Fluid Extract of Beef. On cote maintenant :

8 oz \$ 9.20

16 oz 17.50

Le prix des autres grandeurs n'a pas changé.

Huiles

L'huile de pétrole "Acme Supérieur" est en hausse de $\frac{1}{2}$ à 19c.

Pot Barley

Le Pot Barley (orge mondée) est de nouveau sur le marché à des cours plus élevés que ceux de la saison dernière, on le cote actuellement à \$2.40 par sac.

Salaisons

Il y a une grande rareté dans les Lards de l'Ouest ; la seule qualité actuellement cotée est celle de \$22.25. L'avance est causée par la hausse des cours de Chicago. La demande locale est normale.

Poissons salés

La demande est excellente, l'approvisionnement n'est pas abondant et les prix sont tenus en conséquence. Plusieurs de nos maisons viennent de recevoir des Saumons de la Colombie Anglaise et du Labrador ainsi qu'une certaine quantité de Truites que l'on offre à \$5.50 le quart.

Bière

Les brasseurs sont très occupés. La demande pour l'ale est plus forte que de coutume cet automne. Les prix sont très fermes et depuis la hausse du malt, on coupe les prix beaucoup moins. Si la hausse du malt continuait il ne serait pas improbable que les brasseurs s'entendent pour augmenter leurs prix.

Liqueurs

La demande est très forte actuellement, comme elle l'est habituellement à cette époque de l'année pour le commerce des fêtes ; mais on nous dit que, cette année, elle est plus forte que de coutume et de nature à causer de l'étonnement.

Malt

La hausse sur le Malt continue. On le cote actuellement de 85c à 90c le minot et à ces prix les malteurs ne se soucient pas de passer des contrats. L'orge à malter est très rare et augmente sans cesse de prix non seulement au Canada mais de plus sur les principaux marchés américains. L'on n'est pas éloigné de croire que le Malt obtiendra le cours de \$1. le minot. Aux cours actuels les brasseurs qui n'ont pas contracté pour leur provision pour l'hiver sont anxieux de le faire.

Houblons

Marché inactif, la plupart des brasseurs ayant fait leurs achats.

On cote :

Houblons Canadien 12c à 14c

" Allemand 28c à 30c

" Pacific Coast 21c à 25c

Les voyageurs, les agents locaux et les marchands qui tiennent les tabacs à fumer et à chiquer de la Rock City Tobacco Co, de Québec sont unanimes à se prononcer en faveur de ces produits réellement remarquables, tant sous le rapport du choix des tabacs que sous celui de leur mélange scientifique et de leur préparation pour la vente.



Mercredi, 4 décembre 1901.

Avec le dernier mois de l'année sont venus les grands froids, la neige en abondance, et un regain d'activité dû à l'approche des fêtes. Le froid était prévu, mais il n'en a pas moins causé une désagréable surprise. Pratiquement, il a démontré que la navigation d'hiver, même à cette période peu avancée de la saison, est une chose des plus difficiles, et qu'il importe de soumettre à une série d'expériences systématiques, avant qu'elle passe dans le domaine des faits accomplis.

Ses plaintes faites contre le département de la Marine sont tombées à faux, par le fait qu'un retard de peu de jours dans l'enlèvement des bouées et des phares flottants aurait eu la désastreuse conséquence qu'il eût été impossible de les enlever cet automne. Toutefois, avec les progrès de la science, il est à présumer que des moyens efficaces pourront être employés pour remédier aux inconvénients actuels.

Il semble démontré, par exemple, que le chenal du sud du fleuve Saint-Laurent, pour des causes incontrôlables, est absolument impropre à la navigation d'hiver, tandis que des hommes de grande expérience et d'une incontestable autorité prétendent que le chenal du nord se prête beaucoup mieux à cette navigation, pour deux raisons principales, savoir : l'absence de brouillards épais sur le fleuve et la proximité de la chaîne de montagnes des Laurentides. Ces montagnes sont, paraît-il, constamment visibles et elles permettent aux pilotes de se guider aisément ; quant aux brouillards, souvent si compacts et si impénétrables du côté sud, ils ne s'élèveraient pas plus, sur le chenal du nord, qu'à une hauteur de quatre à cinq pieds au-dessus de la surface du fleuve, permettant ainsi de voir l'horizon de tous côtés. Cette question du choix d'un chenal nouveau pour les navires d'un fort tonnage est donc la première à résoudre, et peut-être la plus importante.

Il est malheureux que l'hostilité d'un trop grand nombre de pilotes du havre de Québec et au-dessous, ait peut-être contribué à retarder l'action du gouvernement fédéral quant à ce qui concerne les creusages à faire pour faire du chenal du nord une route navigable absolument de première classe. Quoi qu'il en soit, il semble acquis que le sort de la navigation d'hiver jusqu'à Québec est intimement lié à l'ouverture du grand chenal qui longe la côte nord du fleuve Saint-Laurent. Une conséquence qui s'impose, dans l'intérêt du pays tout entier, c'est que nous ne cessions, par tous les moyens légitimes en notre pouvoir, de réclamer les travaux indispensables qui compléteront et perfectionneront l'œuvre de la nature. Cela pourra prendre des années et requérir de lourdes dépenses, mais hors de là, disent beaucoup de gens bien renseignés, pas de salut pour les vaisseaux qui se risqueront sur le fleuve après la Sainte-Catherine, si ce n'est par chance exceptionnelle.

La faillite d'un de nos grands industriels de St Roch n'aura pas d'autre issue qu'une liquidation par l'entremise d'un curateur et des inspecteurs, sous l'autorité de la cour. Il avait été question, durant un certain temps d'un arrangement par voie de concordat, mais les négociations ont échoué. Heureusement, pour compenser la fermeture de cette grande