

la partie technique du journal, le lecteur se tient au courant de ce qui se fait de nouveau, de ce que ses confrères réalisent d'innovations, des avantages qu'ils proposent à leur clientèle; par ce moyen il est toujours exactement renseigné et en mesure de profiter avantageusement de cette source précieuse et peu coûteuse de renseignements.

UN BON EXEMPLE

Au lieu de perdre leur temps en discussions stériles, certaines législatures des Etats voisins s'occupent des intérêts du commerce et donnent un exemple qu'on pourrait facilement suivre avec fruit au Canada :

La Législature de Massachusset aura à s'occuper cette année de plusieurs questions d'un intérêt vital pour le commerce d'épicerie.

Voici les projets de lois affectant les épiciers et qui sont actuellement devant la législature :

1o Un projet de loi pour empêcher le don gratuit de timbres commerciaux, chèques, coupons, cartes d'escompte etc.

2o Un projet de loi destiné à empêcher la fraude et la tromperie contre l'acheteur au moyen des annonces.

3o Un projet de loi destiné à empêcher la vente de marchandises à des prix moindres que le prix établi et fixé par les manufacturiers de ces marchandises.

4o Un projet de loi destiné à régulariser le commerce des marchands ambulants.

5o Un projet de loi très important est celui dont a parlé le député Ramsay de Lowle, à un récent banquet, un projet de loi qui pourvoit à ce que si un client doit un certain montant et qu'il refuse de payer, il pourra être amené en cour, et à moins que, suivant l'opinion du juge, il soit dans l'impossibilité de payer, il sera forcé de s'exécuter.

6o Le projet de loi déjà adopté par une des branches de la législature, régularisant la vente du poisson (vert de Paris, etc.) affecte les intérêts d'un grand nombre d'épiciers.

7o Le projet de loi établissant un demi jour de congé obligatoire, le mercredi, présente également un intérêt considérable au commerce d'épicerie.

Nous reviendrons sur toutes ces questions que nous reprendrons une à une; elles ne sont d'ailleurs pas nouvelles pour nos lecteurs, mais c'est à force d'enfoncer le coin qu'on arrive à fendre l'arbre.

LE MONOPOLE DU PETROLE

La Standard Oil Company vient de recevoir en Allemagne un avertissement. Un journal français rapporte qu'au cours d'une interpellation qui eut lieu dernièrement au Reichstag sur les moyens que le gouvernement allemand compte employer en vue d'empêcher la Standard Oil Company de monopoliser le commerce du pétrole en Allemagne, le secrétaire d'Etat déclara que le gouvernement impérial prenait des mesures pour favoriser la concurrence des alcools allemands au détriment du pétrole américain.

On espère que les efforts faits de puis quelque temps pour arriver à perfectionner les lampes d'éclairage à l'alcool aboutiront sous peu.

La question de la réduction des tarifs de transport du pétrole par chemin de fer a également été examinée par le ministre prussien des chemins de fer, et la délibération a eu pour conséquence l'étude d'un tarif de faveur pour les pétroles russes.

On a ensuite examiné l'éventualité de l'augmentation des droits d'entrée imposés au pétrole américain. Le cas échéant, le gouvernement impérial allemand agira sans aucune espèce de ménagement à l'égard des manœuvres de la Standard Oil Company, et adoptera sans délai les mesures qu'il a indiquées.

Un autre orateur a cependant fait remarquer que toutes les mesures qui seraient adoptées pour favoriser la concurrence des alcools allemands, ne pourraient avoir pour conséquence que de faire augmenter le prix de vente du pétrole aux consommateurs.

En réponse, le secrétaire d'Etat a promis la mise en vigueur prochaine d'un tarif spécial pour le transport des pétroles russes, plus un arrangement permanent de calculer les droits d'entrée sur le poids spécifique du pétrole.

Ces mesures dictées par le souci de la protection du consommateur allemand auront pour effet de tempérer dans une salutaire mesure, les velléités d'accaparement de la Standard Oil Company en Allemagne.

Cette puissante compagnie qui emploie tous les moyens en son pouvoir pour monopoliser le commerce du pétrole dans le monde entier, apprécie comme il convient l'importance du marché canadien au point de vue de la consommation du pétrole; mais ses agissements dépassent parfois les bornes de ce qui est permis au point de vue canadien.

Dernièrement, nous signalions

une baisse subite dans le prix des pétroles, baisse que rien ne faisait prévoir et que rien ne justifiait. Nous avons dit d'ailleurs ce que nous en pensions. Nous espérons que nos législateurs actuellement réunis en session ne permettront pas plus longtemps que les combines étrangères viennent jeter la perturbation et la démoralisation sur le marché.

L'exemple de l'Allemagne est à suivre, dans les circonstances, et, puisque nous avons sur notre territoire et dans notre sol des sources abondantes de pétrole, il est à souhaiter qu'elles puissent être exploitées avec fruit pour le plus grand bien du pays sans être à la merci de compagnies puissantes du dehors qui font la pluie et le beau temps à coups de millions.

Le beau temps est pour elles et la pluie tombe toujours sur le dos de leurs concurrents moins riches.

Pour le moment, le consommateur paie l'huile de pétrole bon marché, mais que la Standard Oil Co. par ses agissements oblige nos industriels à fermer quelques puits, le revers de la médaille se fera sentir et pour longtemps.

LE C. P. R.

Et ses opérations passées et futures.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique vient de publier son rapport annuel pour l'exercice de 1897.

En voici une analyse sommaire : Les recettes figurent pour \$24,049,534; les dépenses d'exploitation, pour \$13,745,758. Les recettes pour le transport des passagers ont été de \$5,796,115; pour le transport du fret \$15,257,891; pour les malles \$603,210; des compagnies d'express, \$530,749; des chars-salons et chars-dortoirs \$361,777; du télégraphe, élévateurs de grains, divers, y compris les profits sur les navires du Pacifique, \$1,199,785.

Les dépenses d'exploitation se décomposent ainsi : Dépenses de transport \$3,434,755; entretien des voies et bâtiments \$3,018,748; pouvoir moteur \$1,211,586; entretien des chars, \$955,013; dépenses des chars-dortoirs et chars palais \$78,673; dépenses pour les steamers sur les lacs et rivières \$333,381; dépenses générales \$1,336,022; télégraphe commercial, \$477,576.

Le C. P. R. a transporté en 1897, 5,174,484 tonnes de fret, et 1,955,911,006 tonnes par parcours d'un mille.

Le nombre de voyageurs transpor-