

LA CHAUSSURE QUÉBÉCOISE

Le *Shoe & Leather Journal*, de Toronto, vient de publier un superbe numéro d'automne, agrémenté d'illustrations de Montréal, Toronto, Ottawa et Québec.

Nous lui empruntons quelques notes sur les échantillons du printemps que viennent de lancer nos manufactures de chaussures :

Jobin & Rochette.—Le *Journal* constate que cette maison a fait des progrès étonnants tant sur l'équipement de sa fabrique que sur la qualité de ses produits. On a ajouté de nouvelles machines. Les échantillons de printemps sont les plus beaux qui soient encore sortis de cette manufacture. Les oxfords pour dames sont parfaitement remarquables pour la perfection du contour et l'élégance du fini. Les dougolas sont les meilleurs qui se puissent faire, ils sont tirés du plus fin produit américain. On y voit toutes les nuances en vogue, oxford, vin, chocolat, olive, tan et noir, avec une multitude de variétés de styles, patrons et fournitures. En chaussures pour hommes, la couture "Goodyear welt" tient encore le dessus. Le veau "box" et "willow", le dougola, les fines chairs des dernières nuances sont aussi de leurs spécialités. La forme anglaise "bull-dog" prévaut dans la chaussure pour hommes, c'est la favorite des gens qui tiennent à concilier le bien-être avec l'apparence. En chaussure pour enfants, Jobin & Rochette ont des lignes complètes; ils ont fait un effort pour s'emparer du commerce du printemps. Pour les assortiments d'hiver, ils ont une forte ligne de grandes bottes superbement faites qui devraient commander le marché rural. La capacité de la manufacture est maintenant de 120 caisses par semaine, de sorte qu'il n'y a nulle crainte à avoir sur la possibilité de remplir toutes les commandes.

Rochette, Dion & Cie rapportent une bonne année d'affaires. Ils sont maintenant au zénith, et leurs lignes du printemps sont à la hauteur de leur renom. Elles comprennent ce qu'il y a de plus nouveau en formes, couleurs et fournitures. Il serait difficile de trouver mieux que leurs chaussures de dames. Les voyageurs sont sur la route et les commandes entrent promptement.

W. A. Marsh & Co.—Cette maison offre au commerce la bagatelle de 100 variétés. On aura l'embarras du choix. C'est la plus énorme variété qui se soit encore vue au Canada, en oxfords pour dames surtout. Toutes les sortes de pointes, le 10 cents, le rasoir, l'écu, le "bull-dog", le New-York, le Londres et le common sense y sont. Les combinaisons sont infinies : oxford avec talon Louis XV quart et front, points de fantaisie de dessins exquis, dessus en filets superbes pour été, combinaisons de chevreau au chrome, soie, tricot, feutre etc., couleurs variées, vin, sang de bœuf, chocolat, olive, tan et noir. Une spécialité de la maison sera un soulier-bicycle en cuir fluide avec perforations. Le *Journal* a un bon mot pour M. Gauthier, le surintendant de la manufacture, qui s'est surpassé pour faire tout aussi bien que les articles les plus vantés des États-Unis.

J. S. Langlois & Cie.—Encore une fabrique qui a récemment beaucoup amélioré et acera ses opérations. Elle a ajouté l'ouvrage Goodyear à son outillage et fait maintenant de très fines chaussures en "welts" et "turns" pour hommes, femmes, garçons, enfants, fillettes et jeunes filles. Les nuances et pointes à la mode sont soignées. Cette maison a des prix spéciaux pour lots de caisses.

Leclerc & Côté, nouvelle maison, 945, rue St Valier, fabriquent une ligne de "turns" pour hommes et femmes et de chevilles et cousus à la machine McKay, qui remportent un succès marqué. Ils travaillent les meilleures espèces de dougola et de veau. Ils emploient environ 150 mains et sortent environ 50 caisses par semaine.

J. D. King & Co., de Toronto et Lévis, offrent un plus grand choix que d'habitude, en particulier un nouveau soulier-bicycle pour dames. Leurs couleurs et pointes sont de dernière nouveauté. En balmorals pour dames, la forme 20e siècle est celle qui prévaut dans leurs échantillons. Leur soulier-bicycle est combiné avec une jambière montant au genou.

La *Dominion Shoe Co* a tous ses échantillons prêts pour le commerce du printemps et a déjà fait de grosses ventes en chaussures fortes. Sa marchandise d'étape est réputée au premier rang, de là le fort montant d'affaires que fait la Compagnie.

John Ritchie a sur la route ce qu'il y a de plus fin de siècle en chaussures en tous genres.

J. C. Leclerc a beaucoup amélioré sa fabrication. Il fabrique maintenant les empeignes retournées ("turns") tout comme les cousus (welts). Ses échantillons comprennent les plus jolis patrons, avec les nouvelles couleurs.

Henry Griffith réclame toujours pour sa chaussure la réputation de solidité à toute épreuve qu'elle s'est faite. M. Griffith a été cet automne l'un des hommes des plus affairés de Québec, assez pour refuser des commandes. La fabrique a été agrandie et l'on a mis de nouvelles machines qui en ont porté la capacité à 5000 paires par semaine.

LA CRISE DU HOUBLON

La production du houblon constitue, comme on le sait, un des principaux éléments de la richesse agricole de la Bohême. C'est la région de Saaz qui produit les houblons de la meilleure qualité que recherche la brasserie. Les produits de cette provenance se distinguent à la fois par la finesse de l'odeur qu'ils dégagent et par leur richesse en lupuline.

La plus grande partie des houblons qu'exporte la Bohême prend la direction de l'Allemagne d'où une certaine quantité est réexportée vers la France, la Belgique et l'Angleterre. Le montant de ces ventes, au dehors, est évalué à 30 ou 32,000 quintaux, dont 25,000 passent par l'Allemagne.

En Angleterre non moins qu'en Bohême, les producteurs de houblon souffrent et se plaignent de l'avilissement des cours; mais, tandis que ceux-ci s'en prennent aux agissements frauduleux des intermédiaires, leurs confrères du Royaume-Uni mettent en cause la con-

currence de plus en plus active des États-Unis.

De ces deux causes qui concourent à produire le même effet, la moins active n'est certainement pas l'exportation des États-Unis, qui se montait en 1895 à 93,000 balles représentant un poids total de 71,120 quintaux métriques dont la plus grande partie à destination des ports anglais.

A l'aide de renseignements empruntés à une publication américaine, le *Mark Lane Express* donne en effet un tableau de la production du houblon dans les États du Pacifique et dans l'État de New-York, pendant les six dernières années, d'où il résulte que, dans l'intervalle de 1890 à 1897, la production du houblon, aux États-Unis, s'est augmentée de 57% après avoir atteint le maximum de 66% en 1895.

CHEMIN DE FER
BOSTON & MAINE

Trains et chars directs de Lévis sur les points de la Nouvelle-Angleterre via Québec Central et Grand-Tronc, Sherbrooke et le Boston & Maine.

CHAR DIRECT DE LEVIS A WORCESTER, MASS.

A partir du 2 novembre courant jusqu'à nouvel ordre, le BOSTON & MAINE circulera un bon char rembourré de Lévis à Worcester, Mass., tous les jours, dimanche excepté, sur le No 3, partant Lévis à 12.40 P. M. (Midi) via Grand-Tronc, Sherbrooke et Nashua, arrivant à Worcester, Mass., à 9.22 A. M., faisant raccordement immédiat pour les points via Worcester, entre autres arrivant à Webster 10.05 A. M., Pawtucket 10.45, Providence 10.57, Woonsocket 10.25, Danielsonville 10.51 et Putnam 10.37.

C'est la seule ligne entre Lévis et Worcester sans changement

TRAIN DIRECT DE LEVIS A BOSTON, MASS.

Le Boston & Maine par accord avec le Québec Central circule un train direct composé de chars rembourrés, de Lévis à Boston, Mass., via Sherbrooke sans changement. Ce train laisse Lévis à 2 heures P. M. et arrive à Nashua Jr. à 6.49 A. M., à Lowell 7.16 A. M., Boston 8.02 A. M., Salem 8.40 A. M., Lawrence 7.24 A. M. Des chars "Pullman" circulent aussi tous les jours entre Lévis et Springfield et Boston sur ce même train.

Les passagers de l'Intercolonial allant sur les points de l'État du Maine, prenant le train de 2 P. M. de Lévis via Québec Central ou le train de 12.40 P. M. via Grand-Tronc via Sherbrooke, St. Johnsbury, Lunenburg et le Maine Central arrivent à Portland, Me., à 8.25 heures A. M. ayant un seul changement à faire à St. Johnsbury, pour les passagers de l'Intercolonial. Cette ligne arrive 3 heures avant les autres lignes à Portland Me.

C'est la seule ligne entre Lévis et Boston sans changement

CHAR DIRECT POUR SPRINGFIELD, MASS.

Le train direct de Boston et le char direct de Worcester record-ront immédiatement à Newport, Vt. avec un char direct pour Springfield arrivant à Greenfield à 6.17 A. M., Northampton 6.52 A. M., Holyoke 7.12 A. M., Springfield 7.30 A. M., raccordement immédiat à Springfield pour tous les points, entre autres arrivant à Meriden 9.01 A. M., New Haven 9.30, Bridgeport 10.05 A. M., Hartford 8.29 A. M., Palmer 7.35 A. M., Willimantic 10.12 A. M., New-York 11.25 A. M., etc., etc.

Avec ce système de trains et chars directs, les passagers passant via Sherbrooke et le Boston & Maine peuvent se rendre aux principaux centres sans changer de char et presque tous les points de la Nouvelle-Angleterre sans changer de train.

ARMAND LALONDE,
Agent Canadien des Passagers et du Fret.
Montreal, 29 octobre 1896.