

stère vaut \$1.40; comme pulpe pour la fabrication du papier, \$12.00 environ; comme fil remplaçant le coton, d'après le procédé Kellner, de \$12.00 à \$23.00; transformé en imitation de crin de cheval, \$357.00; enfin, transformée en soie artificielle, \$714.00.

On voit que l'industrie forestière peut offrir de sérieuses ressources à qui sait s'y prendre.

TISSUS EN PAPIER

Il y a quelque cinq ou six ans, nous recevions de notre représentant en Europe, dit "Dry Goods Economist", un certain nombre d'échantillons de tissus qui étaient décrits comme faits d'une nouvelle matière, sur laquelle le manufacturier n'avait donné aucune indication. Ces échantillons furent soumis à des experts en toile et en coton, qui ne purent dire de quelle matière ces marchandises étaient faites. Certains des articles reçus étaient des essuie-mains qui furent soumis à des lavages et à un usage très rude, sans dommage apparent au tissu.

Voilà maintenant que le consul des Etats-Unis à Plauen, Allemagne, envoie un rapport relatif à des textiles qui semblent avoir le même caractère que ceux qui nous ont été soumis, il y a quelques années; parmi les articles mentionnés, se trouvent des essuie-mains ayant l'apparence de la toile et se vendant en gros à 24 cents la douzaine.

Ces articles sont composés de 95 pour cent de papier et de 5 pour cent de coton.

La nouvelle matière qui a été dénommée "xyloline" peut être tissée, dit-on, en toute espèce de tissu voulu. On prétend qu'elle est durable, qu'elle ne rétrécit ni ne s'étend d'une manière appréciable. Blanchi, le fil a une blancheur de neige et on ne peut le distinguer du coton au premier coup-d'oeil. On dit aussi que ce fil se teint excessivement bien et convient à la fabrication des tapis, aussi bien qu'à celle des étoffes pour vêtements ainsi qu'à d'autres usages.

Le procédé de manufacture a été tenu secret jusqu'ici. Le consul américain dit, toutefois, que ces marchandises sont manufacturées non seulement en Saxe, mais en Bohême et en Angleterre et il ajoute que des manufactures doivent être établies aux Etats-Unis par l'inventeur.

Nouveau service du G. T. R.

Le nouveau service inauguré par le Grand Trunk Railway, pour fournir de plus grandes commodités au fort trafic des centres producteurs de l'Ouest d'Ontario, ajoute annuellement 365,000 milles au réseau régulier de la compagnie. Cela veut dire que les nouveaux trains couvriront chaque année ce nombre de milles. Ce fait est significatif et indique qu'une condition s'est produite, qui exige

La Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal.

AVIS est par le présent donné, qu'un dividende de dix dollars par action, sur le capital de cette institution, a été déclaré et sera payable à son bureau-chef à Montréal, le et après mardi, le 2 juillet prochain.

Les livres de transfert seront fermés du 15 au 30 juin prochain, ces deux jours compris.

Par ordre du Conseil de Direction.

A. P. L'ESPERANCE,

Montréal, le 31 mai 1907.

Gérant.

P. A. GAGNON

EXPERT COMPTABLE ET AUDITEUR
Membre de l'Association des Comptables

Chambres 10 et 11, Edifice Alliance

107 rue St-Jacques, - - - MONTREAL

Bell Main 4912

GEORGE PARÉ

Comptabilité et Auditon

Administration de Successions

99 rue St-Jacques, MONTREAL

Téléphone Main 2619

PATENTES OBTENUES PROMPTEMENT

Avez-vous une idée?—Si oui, demandez le Guide de l'Inventeur qui vous sera envoyé gratis par **Marion & Marion, Ingénieurs-Conselle**, Edifice New York Life, Montréal, et 907 G Street, Washington, D. C.

Téléphone Est 2358

J. E. CHAMPAGNE

Expert Comptable et Auditeur

Organisation de Comptabilité
d'après les meilleurs systèmes

290 rue St. André, - MONTREAL

Arthur W. WILKS

J. Wilfrid MICHAUD

WILKS & MICHAUD

Comptables, Auditeurs, Commissaires pour
toutes les Provinces

Règlement d'affaires de Faillites

601 BATISSE BANQUE DES MARCHANDS

Téléphones (BELL MAIN 5500

(MARCHANDS 849

MONTREAL

**POLICES
CLAIRES**

**CONTRATS
RAISONNABLES.**

Les Polices sont simples et claires; les
Contrats sincères et équitables.

UNION MUTUAL LIFE INSURANCE CO.

Portland, Maine.

Pour agences, s'adresser à **Henri E. Morin**,
surintendant, ou à **W. I. Joseph**, gérant, 151
rue St. Jacques, Montréal; **Geo. P. Chateauvert**,
405 rue St. Jean, Québec; **J. P. Michaud**
Fraserville, Québec.

L. R. MONTBRIAND,

Architecte et Mesureur,

No 230 rue St-André,

Montréal.

un plus grand nombre de trains de voyageurs, que la compagnie a reconnu cette situation et s'est efforcée d'y faire face et que le voyage de Montréal à Chicago et aux points intermédiaires a révélé une autre phase de l'administration des chemins de fer. Le développement rapide de l'industrie et de l'agriculture dans cette partie de la province située à l'ouest de Toronto et au nord de la Baie Georgienne, justifie une augmentation du service des transports. Le désir d'un nombre croissant de personnes d'atteindre des points situés à de longues distances dans le temps le plus court possible, a créé, au Canada, une condition analogue à celle qui existe aux Etats-Unis et en Europe, et les trains limités sont devenus une nécessité.

Ce trafic, ainsi qu'un trafic quelque plus local, s'est fait par l'International Limited. Toutefois, la compagnie pense maintenant que ce train rapide devrait être soulagé d'une partie du trafic sur distance plus courte et, dans ce but, elle a établi un service par le train Ontario Limited, qui a fait dernièrement son premier voyage de Toronto à London. Pour cela un horaire a été adopté, grâce auquel les voyageurs se rendant de Toronto à London, aux points intermédiaires ou aux points situés au-delà, feront ce voyage dans le même temps que par l'International. De cette manière les deux classes de personnes sont servies.

Le nouveau train est formé de wagons de premier ordre, qui viennent de sortir des ateliers de construction de la compagnie, à Montréal; ces wagons ont été faits pour satisfaire tous les goûts du public. Le train quitte London tous les jours à 9 heures du matin et s'arrête à Ingersoll, Woodstock, Paris, Brantford, Hamilton et South Parkdale; il arrive à Toronto à 12.15 p. c. Au retour, le train quitte Toronto chaque jour à 4.15, faisant les mêmes arrêts et arrivant à London à 7.30 p. c. Le train se compose d'un wagon à bagages et d'un wagon combiné pour voyageurs, deux wagons pour de jour et un wagon salon-buffet excessivement commode et très élégant. Dans les wagons de jour, il y a une place pour 61 personnes assises et le fumoir peut en contenir 13. Ces wagons sont magnifiquement finis dans toutes leurs parties et offrent des commodités aussi engageantes qu'on puisse imaginer. Le but de la compagnie est de satisfaire à tous les besoins du public et tout indique que ce but a été atteint.

Le nouveau service a commencé dimanche dernier, parce qu'il y a moins de voyageurs le dimanche que les autres jours, ce qui est plus commode au point de vue de la mise en opération. A cette occasion, la compagnie avait invité des journalistes de Toronto, Hamilton, Woodstock, Brantford, Ingersoll et London à faire le voyage aller et retour de Toronto à London par l'Ontario Limited. Plusieurs représentants du G. T. R. avaient pris place dans le train; parmi eux étaient: M. M. Geo. T. Bell, agent général des passagers et des tickets; A. J. Nixon, assistant surintendant, London; J. D. McDonald, agent de district des passagers; Crombie, maître des transports; C. E. Horning, agent des passagers de la cité; H. R. Charlton, agent de publicité; W. Duperow, agent voyageur des passagers.

Le maire de Paris, M. Patterson, était au nombre des personnes qui avaient acheté les premiers tickets. Plus tard, il se joignit aux personnes ci-dessus, comme invité de la compagnie.