

ligne à chaque magasin. Les clients se renseignent et savent souvent où acheter telle marchandise au meilleur prix. Ils savent que dans les grands centres les gens économes et sachant acheter opèrent ainsi et ils agissent de même. Ils n'ignorent pas que celui qui tient un peu de tout a forcément sur ses tablettes des marchandises vieilles, démodées ou ayant perdu de leur valeur. Aussi le magasin qui tient un peu de tout et qui n'a pas la clientèle voulue pour écouler ses marchandises rapidement passe-t-il bien vite pour un magasin arriéré ou quelque fois même pour un magasin de seconde main; dans l'un ou l'autre cas c'est la ruine qui guette le marchand s'il ne prend pas des mesures radicales pour changer cette mauvaise réputation.

Les gens souvent voient une anomalie à acheter de la soie ou du satin au même comptoir où on débite du beurre ou du saindoux. Un commis peut difficilement se vêtir convenablement pour vendre en même temps des marchandises sèches et des comestibles. Ceux qui ont passé par là le savent mieux que tout autre. Quand le commis s'est brossé, lavé et préparé pour répondre aux clients du département des marchandises sèches, il en arrive un qui demande un gallon d'huile.

Accidentellement le commis en élabousse un peu sur lui, il s'approche un peu trop près du saindoux et bientôt il a à aider un fermier qui charge une tonne de son et quelques sacs de farine. Devra-t-il changer de vêtements pour aller servir une verge de ruban? Il passera alors son temps à se vêtir et à se dévêtir, à se laver les mains et même le visage.

Nous savons que dans les campagnes peu peuplées, dans les endroits éloignés les uns des autres, le magasin où l'on vend de tout est une nécessité et pour le marchand et pour l'habitant. Le premier ne gagnerait pas sa vie s'il lui fallait s'en tenir à une seule ligne de marchandises et le second se verrait obligé à de longs déplacements s'il n'existait pas dans sa localité un magasin général. Nous n'avons donc en vue dans le cours de cet article que les magasins et les marchands des centres un peu importants. En signalant à ces marchands les raisons qui militent en faveur d'une ligne spéciale où ils pourront consacrer tout leur temps, toute leur attention, nous croyons que beaucoup réfléchiront. Ils verront que nous ne faisons que répéter ici les réflexions qu'ils ont dû se faire bien souvent en voyant entrer

dans leur magasin des clients qui s'en tenaient uniquement à certaines marchandises et auxquels il leur a toujours été impossible de vendre des articles de plusieurs départements.

Nous savons qu'une fois lancé dans les affaires on se sépare difficilement des habitudes anciennes. Celui qui a plusieurs départements se séparera difficilement de l'un d'eux. Cependant il vaut mieux liquider sans perdre de temps celui ou ceux qui rongent les bénéfices des autres. Un département qui ne paie pas malgré tous les efforts qu'on a pu faire pour le rendre profitable doit être sacrifié. Ce n'est pas pour la gloire d'avoir trois, quatre ou cinq départements que le marchand s'est mis dans les affaires, c'est pour faire profiter son argent, pour rémunérer son temps, son travail et sa peine, pour faire des bénéfices, en un mot. Tout ce qui ne paie pas n'est pas digne d'occuper le temps d'un marchand.

LA FÊTE NATIONALE

La fête de la Saint-Jean-Baptiste a été célébrée avec un grand éclat par une population vibrante de patriotisme.

Plusieurs maisons Canadiennes-françaises dans le commerce de gros ont fermé leurs portes à cette occasion, afin de donner congé à leurs employés.

Il est regrettable, au point de vue national, qu'il n'y ait pas eu unanimité, l'exemple partant de haut ayant toujours une portée plus grande sur le sentiment public.

La Presse et *La Patrie* ont contribué dans une grande mesure au succès des fêtes de la Saint Jean-Baptiste. Nous félicitons cordialement nos confrères de leur patriotisme que le public a, d'ailleurs, généralement apprécié.

Le "Canada Atlantic Railway" vient d'essayer sa nouvelle locomotive No 613 qui fera le service entre Montréal et Ottawa. C'est l'une des plus perfectionnées. L'expérience a eu lieu sur la ligne de South Indian à Ottawa, et la moyenne de vitesse établie a été de 83 milles à l'heure.

Mines de Fer en Suisse: On annonce que d'importantes mines de fer ont été découvertes à Meiningen, près de Berne.

Relations postales entre la France et l'Angleterre: L'amélioration de ces services, de première utilité pour les deux pays, préoccupe les esprits à Londres plus encore qu'à Paris.

La presse anglaise commente une lettre du maire de Folkestone, proposant de faire partir des paquebots-poste à sept heures et demie ou à huit heures du matin, au lieu de neuf heures et demie, par la route la plus courte. Actuellement, le service de la malle s'effectue par Douvre et Calais. En la faisant passer par Folkestone et Boulogne, on éviterait le trajet par le chemin de fer entre Calais et Boulogne. Il en résulterait, d'après le maire de Folkestone, une économie de temps de une heure et demie. Par suite, les lettres seraient distribuées, à Paris et à Londres à l'heure des affaires, et les réponses pourraient être expédiées le même jour.

Mais l'objectif final à atteindre serait d'assurer le départ, à minuit, de Paris comme de Londres, de courriers qui arriveraient et seraient distribués le matin, avant midi, dans l'une et l'autre capitale.

C'est à cette réforme que doivent tendre les deux gouvernements. Et M. Mougeot, ministre des postes et télégraphes, en France, paraît décidé à n'épargner aucun effort pour l'accomplir, tant elle intéresse à un haut degré la place de Paris.

LE TERMINAL RAILWAY

Le Conseil municipal de Montréal a décidé hier que la Montreal Terminal Railway n'aurait pas accès à la ville et que la Compagnie des Chars Urbains continuerait à jouir tranquillement de son monopole.

Le public montréalais voulait plus de facilités de communications; des moyens de transport plus nombreux et aussi la cessation d'un monopole. Il sait que la concurrence des deux compagnies lui aurait valu un meilleur service de voies ferrées et il considérera comme contraire à son intérêt le rejet de la demande de la Montreal Terminal Railway de pénétrer dans la cité.

Nous aurions voulu exposer au public les raisons que donnent de leur vote les échevins qui ont refusé l'entrée de la cité à une ligne concurrente de celle existante. Malheureusement il nous a été permis d'en rencontrer trois seulement, la plupart des autres ont fui la chaleur accablante de la ville pour aller respirer un air plus frais au dehors.

Voici le résumé de nos entrevues:

M. Hart s'objecte à l'entrée du Terminal à cause de son tracé à travers des voies étroites telles que les rues Latour, Vitre et des Jurés. Il considère que poser des rails dans ces rues serait nuire aux intérêts de la ville. Le promoteur du bill avait fait de ce tracé la première clause de son projet.