

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Du Commerce, de la Finance, de l'Industrie, de la Propriété Foncière et des Assurances

VOL. XV

MONTRÉAL, VENDREDI 28 SEPTEMBRE, 1894

No 4

ÇA ET LA.

Les finances de la ville de Montréal, sont encore sur le tapis. Il y a encore divergence de résultats dans les états fournis par le trésorier et ceux du contrôleur. C'est absolument inouï. Vous verrez pourtant que les choses en resteront là et qu'on ne saura jamais, d'une manière certaine, qui a raison, du trésorier ou du contrôleur.

Mais à propos de ces états, comment se fait il qu'on n'y voie jamais figurer les arrérages de taxes annuelles, non plus que les arrérages de taxes spéciales d'expropriation ? Ces deux montants réunis dépassent, nous dit-on, la somme de \$2,000,000. Qu'est-ce qu'on en fait ?

L'achat par la compagnie du Gaz des propriétés de la Consumers Gaz Co., met fin à la concurrence que se faisaient ou allaient se faire ces deux compagnies rivales. Les actionnaires de la première sont dans la jubilation. Les consommateurs de gaz ont moins de raison de se réjouir. La perspective de ne payer que 95c par mille pieds, s'est envolé tout d'un coup à une distance incalculable. Il leur faudra continuer à payer \$1.10 ou \$1.40. Mais il y a des possibilités dont les manipulateurs de ce coup de bourse ne se rendent peut-être pas bien compte. Il nous semble qu'il existe dans la charte de la Consumers une clause prohibant toute fusion de ce genre. Si on allait, en vertu de cette clause, obtenir de la justice l'annulation de la charte de la compagnie, à qui passeraient ses propriétés et ses droits ?

Avec les vapeurs de la ligne Huddart, on mettra moins de cinq jours à traverser d'Europe en Amérique. Il y a soixante ans, il fallait huit jours de voyage pour aller de Paris à Marseille, trajet que l'on fait aujourd'hui en quatorze heures, par train-éclair. Le vitesse même des chemins de fer augmente dans des proportions notables. La locomotive électrique, que l'on vient d'essayer en France, permet d'obtenir une vi-

tesse inouïe jusqu'ici. Voici maintenant que, pour réduire à son minimum la résistance de l'air, devenu un obstacle sérieux avec les rapidités que l'on veut obtenir, on a imaginé la "locomotive à bec" ou le "bécane" comme on l'appelle. Cette locomotive, qui a fait ses essais sur le chemin de Paris Lyon-Méditerranée, a son avant masqué par un bec, c'est-à-dire par des pièces métalliques lisses en forme de coin, la pointe en avant, qui fendent littéralement la couche d'air pour laisser passer la locomotive et le train dont elle est suivie.

L'évolution qui se produit dans les hautes régions gouvernementales en France, au sujet du corps consulaire et de ses attributions, nous vaut le transfert à Montréal du consulat général de France au Canada. Tant que les consuls ont été des agents politiques, leur place était dans les capitales politiques ; mais puisqu'on en veut faire surtout des représentants commerciaux, la place du consul général de France était bien dans la métropole commerciale du Canada.

Nous avons, en outre, à nous féliciter de l'acquisition pour notre ville du titulaire du consulat, M. Alfred Kleczkowski, dont la carrière compte de brillants états de service. Consul à Alexandrie, pendant la révolte d'Arabi Pacha, il défendit avec habileté et énergie, les intérêts de ses nationaux qu'il fit indemniser de leurs pertes causées par le bombardement de la ville par la flotte anglaise. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue parmi nous.

Il nous faut bien parler de l'exposition de Québec, au point de vue de l'administration de cette entreprise quasi-publique par une compagnie privée. Nous regrettons de constater, avec tous nos confrères, que le seul but de la compagnie paraît avoir été de faire de l'argent ; ce à quoi elle a réussi, mais par des moyens que quelques-uns de nos confrères qualifient très sévèrement.

Et que le résultat le plus clair de l'administration de la compagnie pour le public, pour le commerce et l'industrie, a été de rendre absolument impossible une nouvelle exposition à Québec avant que le souvenir de celle-ci ne soit effacé.

Québec, pour ne pas rester, aux yeux de l'étranger, avec cette tache à son honneur, se prépare, dit-on, à donner un carnaval cet hiver. Que les organisateurs de ce projet y prennent garde ; la présence dans le comité d'organisation d'un membre de la compagnie de l'exposition, suffirait probablement pour tout faire manquer.

On parle sérieusement d'exiger un compte rendu minutieux des dépenses de la compagnie, afin que l'on puisse savoir où sont passés les \$10,000 du gouvernement et les \$8,000 de la cité de Québec.

Nous voyons quelquefois des confrères attribuer à M. Robertson, professeur d'industrie laitière à la ferme expérimentale d'Ottawa, les progrès accomplis par cette industrie dans la province de Québec. Il y a là une erreur que nous avons déjà relevée, mais que nous ne pouvons nous lasser de corriger, non pas pour diminuer les mérites de M. Robertson, mais pour faire rendre justice à qui elle est due. M. Robertson, à part les services rendus à l'exposition de Chicago, a beaucoup fait pour le progrès de l'industrie laitière au Canada. Il a établi et fait fonctionner sous sa surveillance et sa direction des fromageries dans les provinces maritimes et des beurrierries dans la province d'Ontario. Qu'a-t-il fait pour la province de Québec ? A part deux ou trois conférences, données aux assemblées de la Société d'Industrie Laitière, ou à l'école de St Hyacinthe, nous n'avons pas connaissance qu'il se soit occupé spécialement de nous.

Nos progrès dans la fabrication du fromage datent, principalement, de la tournée de conférences pratiques faite par le grand fabricant d'Ontario, M. McPherson, deux