

## CHEVALIERS D'INDUSTRIE

Nous signalons à l'attention des marchands de la campagne un nouveau truc mis en œuvre par des chevaliers d'industrie.

Il est à notre connaissance que des marchands de la province ont reçu des invitations à se mettre en rapport avec des individus qui envoient à leurs futures victimes des lettres ou des circulaires portant un entête ronflant, Milling Co. de quelque chose... ou compagnie de... dans lesquelles ils demandent qu'on leur fasse visite et déclarent devoir payer les dépenses de voyage.

Généralement, c'est un produit de grande vente qu'est sensé fabriquer le chevalier d'industrie. Le marchand auquel il s'est adressé croit n'avoir rien à risquer en visitant un fabricant qui lui remboursera ses frais de voyage, il part donc et se rend à l'endroit indiqué par la circulaire ou la lettre.

Il est étonné tout d'abord de ne pas voir à l'habitation de son correspondant l'apparence d'une manufacture et se dit que cette manufacture est située soit en arrière de la maison, soit ailleurs.

On entre en conversation d'affaires ; le prétendu manufacturier vante naturellement sa marchandise, la modicité de ses prix, les bénéfices à réaliser par son acheteur. Tout va bien jusque là.

Mais où ça ne va plus, où du moins ça ne devrait plus aller, c'est quand le prétendu manufacturier dit au marchand : je vais vous envoyer une consignment au montant de ..... pour lequel vous voudrez bien me signer des billets.

Si le marchand accepte, il peut être certain de n'avoir pas de marchandise, mais il peut être également certain aussi que ses billets escomptés lui seront présentés à échéance et qu'il devra les payer. Il pourra chercher après son pré-

tendu manufacturier longtemps et longtemps encore, car depuis longtemps il aura disparu.

Quant aux dépenses de voyage, inutile de dire qu'elles ne sont pas payées ; elles sont déduites du montant des billets si l'affaire est conclue. S'il ne se fait pas d'affaires, le marchand doit être très heuieux de n'avoir pas d'autre perte que celle de ses frais de voyage.

Nous avons maintes fois répété et répétons encore à nos lecteurs que leurs fournisseurs habituels du commerce de gros et LE PRIX COURANT, sont toujours à leur disposition pour leur donner tous les renseignements désirables sur les gens qu'ils ne connaissent pas et qui sollicitent leurs ordres.

Une carte postale est bien vite écrite, écrivez-la et attendez la réponse : vous ne tomberez pas dans les griffes d'un chevalier d'industrie.

## LES PROGRES DE LA NAVIGATION A VAPEUR DEPUIS SOIXANTE ANS

Sir William White, directeur des constructions navales de l'Amirauté britannique, l'éminent ingénieur qui a établi les plans de tous les navires de guerre moderne de la flotte anglaise, a fait à l'Association britannique une conférence pleine d'intérêt sur les progrès de la navigation à vapeur dans les soixante dernières années.

En 1840, le vapeur la *Britannia* inaugurerait la ligne de New York. C'était un navire à roues, en bois, déplaçant environ 2,000 tonneaux et filant 8 nœuds et demi. Ses machines développaient environ 750 chevaux et consommaient 40 tonnes de charbon par jour, soit 5-lbs. par heure et par cheval.

En 1871, le premier *Oceanic* est appelé à ce service ; c'est un navire à hélice, en fer, de 7,200 tonneaux,