

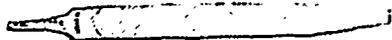
AUX AMATEURS DE
CIGARES DE BON GOUT

FUMEZ LE
PRINCIPI

Cigare de la Havane fait
à la main

LIMES ET RAPES "BEAVER"

(Marque garantie)



Fabriqués par la

"BEAVER FILE WORKS Co."

(Fabrique de limes "Castor")

LÉVIS, QUÉBEC

Demandez le catalogue de nos prix.

"L'ÉLECTEUR"

Journal d'information po-
litique et générale

(Quotidien et Hebdomadaire)

—o-x-o—

TIRAGE CERTIFIÉ :
11,975

Les hommes d'affaires, négociants, Indus-
triels, qui désirent se mettre en communi-
cation avec le public, ne sauraient mieux faire que
de lui parler par l'organe de "L'ÉLECTEUR".

—o-o—

Département Typographique

Ouvrages typographiques de tous genres
exécutés avec soin et promptitude:

LIVRES,
FACTUMS,
COMPTABILITÉ,
FORMULES EN TOUS GENRES
CIRCULAIRES DE COMMERCE,
PLACARDS,
PROGRAMMES DE THÉÂTRE,
CARTES DE VISITE,
ETC., ETC., ETC.

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
District de Québec

Je, Louis Eugène Thompson, gerant de l'éta-
blissement de "L'ÉLECTEUR" déclare:
Que la circulation régulière de "L'ÉLEC-
TEUR" est aujourd'hui de onze mille neuf
cent soixante et quinze copies (11,975). Et je
fais cette déclaration, à croquis consciencieu-
sément vraie et en vertu de l'acte 37 Victoria
concernant la suppression des serments extra
judiciaires.

LOUIS EUG. THOMPSON.

Declaré devant moi à Québec
le 1^{er} décembre 1899.

E. G. MEREDITH, N.P.

gulette et de la peluche. Les contours
du chapeau sont obtenus en le repassant
sur une forme, et en mouillant de temps
en temps la peluche on lui communique
un brillant recherché.

Broches.—Une brosse se compose de
deux parties, le manche ou *patte* et les
soies. La partie essentielle de la patte qui
peut être en bois, en os, en ivoire, est une
des extrémités où l'on pratique des séries
de trous au moyen de forets mécaniques.

Les soies sont fournies par des pores ou
des sangliers. Après avoir été blanchies
au soufre, les soies sont redressées par
l'action combinée de la pression et de la
chaleur; puis, au moyen d'une ficelle, on
les fait pénétrer par petits paquets dans
les trous de la patte. L'ouvrier fait passer
la ficelle d'un trou à l'autre et boucle suc-
cessivement les paquets de soie. Ensuite
il passe sur le dos de l'extrémité de la
brosse une couche de colle forte, puis il
applique sur cette colle une mince lamelle
de la substance dont est formée la patte.

CORNE

La première opération qu'on fait subir
à la corne, c'est d'en extraire le noyau et
d'en couper la pointe et la base qui est
plus ou moins pierreuse. Ces deux parties
sont vendues aux couteliers et aux fabri-
cants de cannes et de parapluies. La par-
tie moyenne de la corne est ensuite ram-
ollie dans l'eau froide, puis dans l'eau
bouillante. Après avoir été ramollie, la
corne est ouverte et étalée peu à peu,
puis pressée entre deux plaques de fer
chaudes, ce qui la transforme en lame.

Pour transformer une lame de corne en
peigne, treize opérations sont nécessaires
et s'effectuent au moyen de scies méca-
niques qui découpent les lames, puis
forment les dents.

On colore les peignes en les faisant
bouillir dans les liquides de composition
variable. Si les liquides sont acides, on
peut obtenir sur la corne des taches trans-
parentes imitant l'écaïlle.

On emploie également, pour la fabrica-
tion des peignes, l'*écaïlle*, substance cornée
qui recouvre la carapace de certaines tor-
tues telles que le caret. On détache
l'écaïlle au moyen de la chaleur et on la
travaille comme la corne. L'écaïlle, à
chaud, se soude facilement à elle-même.
On utilise cette propriété pour faire, sous
le nom impropre d'écaïlle tendue, avec
des débris et des déchets, des plaques
homogènes par compression à chaud dans
les moules. Ces plaques servent aux
mêmes usages que l'écaïlle naturelle.

Les lames cornées ou *fanons* qui pré-
sente la mâchoire de la baleine servent à
la garniture des parapluies et des corsets.
Ces lames, qui ont la même constitution
que la corne, sont simplement fendues
dans le sens de leur longueur.

Le bill du tarif américain a reçu la
signature du vice-Président Stevenson.
Il est maintenant devant le Président
Cleveland.

Prenez un article dont on a besoin,
annoncez-le sagement, et il vous paiera à
coup sûr.

A PROPOS DE CHEMINS DE FER

Nous avons déjà les chemins de fer en
paquebot, nous avons maintenant les che-
mins de fer en chemins de fer. Ceci
demande quelque éclaircissement, et
comme c'est un progrès évident dans nos
moyens de transport, il est permis de s'y
arrêter un peu. Commençons par les
chemins de fer en paquebot. En Europe,
nous sommes en retard sous ce rapport;
il faut franchir l'Atlantique pour voir les
trains de chemins de chemins de fer
prendre le bateau et s'en aller à travers
les grands lacs, comme de simples touristes,
jusqu'à destination. Ainsi l'East River
et l'Hudson sont sillonnés par de grands
bateaux qui emportent les trains pour
éviter tout transbordement. On a réuni
par un service analogue les Etats de la
Nouvelle-Angleterre et la côte de l'Atlan-
tique au sud de New-York. Le Central
Pacific franchit le détroit de Carquinez
par cet artifice; d'un bout à l'autre, des
bateaux emportent à leur bord des trains
formés de 24 voitures ou de 40 wagons de
marchandises. Le train arrive; il est
aiguillé sur le bateau, calé sur place; le
sifflet retentit et le train s'en va comme
s'il courait encore sur les rails posés sur
l'eau. Dans le Michigan, les bateaux-
chemins de fer effectuent des trajets de
100 kilomètres à la vitesse de 20 kilo-
mètres à l'heure. C'est un système cou-
rant dans l'Amérique du Nord et qui
fonctionne parfaitement, été comme hiver.
Il n'y a plus à transborder, à changer de
voiture. On reste en wagon et l'on arrive
tranquillement à destination, en quelque
sorte sans s'en apercevoir. Mais c'est en
Amérique! Nous ne posséderons pas de
sitôt des bateaux-chemins de fer, dont
l'utilité, d'ailleurs, chez nous, ne se ferait
pas sentir au même degré. Il y aurait
bien la traversée de la Manche. Mais la
Manche possède une petite vague insup-
portable. D'ailleurs, la solution ne serait
que bien transitoire. La vraie solution,
la seule pratique, c'est le tunnel. Atten-
dons.

Le chemin de fer en chemin de fer!
C'est une autre affaire et beaucoup plus
dans nos moyens. On sait bien que le
réseau des grandes lignes a été complété
par un réseau devenu considérable aujour-
d'hui de lignes à voies étroites. La voie
normale a 1m45 de largeur, la voie étroite
1 mètre ou seulement 0m75. C'est dire
que les voitures des grandes lignes ne
peuvent circuler sur le réseau secondaire.
De là des transbordements lents et coû-
teux. Il faudrait que le trafic s'étende
sans perte de charge à toutes les rami-
fications du réseau secondaire, dans tout
l'intérieur du pays. Sans ériger cette
idée en loi générale, il est clair que dans
beaucoup de circonstances elle permettrait
de réaliser des économies de temps et
d'argent.

Or, le problème peut être résolu, et il
l'a été non sans grandes difficultés tech-
niques. Il suffit en principe de mettre les
wagons de grand ligne en chemin de fer
sur les wagons de petite ligne. En pra-
tique, on parvient à ce moyen de trans-
porteurs spéciaux. Chaque essieu de grand
wagon vient prendre place sur un chariot
dont les roues reposent sur les rails de la
voie secondaire. Deux chariots supports,
et voilà le wagon de la grande ligne en