

Senour 100/ pure sur les nombreuses peintures plus ou moins adultérées qui sont si fréquemment offertes au public par des négociants peu scrupuleux.

La Cie Martin-Senour, Ltée, a adopté un procédé extrêmement avantageux pour ses agents: elle crée elle-même la demande. Dans chaque localité elle prend le nom des propriétaires et annonce directement ses produits aux consommateurs. Dans chaque ville ou village important, elle donne à un marchand l'agence exclusive de ses produits et l'approvisionnement largement d'annonces, cartes de couleurs, enseignes intérieures et extérieures; cette libérale manière de faire jointe à la qualité supérieure des peintures Martin-Senour, place ses agents dans la position la plus avantageuse.

Quand la peinture Martin-Senour 100 pure a été une fois employée par un propriétaire, il la considère pour toujours comme un "Standard" de perfection.

Une autre spécialité de la Cie Martin-Senour, Ltée., est la peinture à plancher SENOUR. Cette peinture est universellement réputée.

Elle se vend depuis au delà de vingt-cinq ans aux Etats-Unis, son pays d'origine et au Canada depuis 10 ans; dans tous les pays d'Europe elle est avantageusement connue. Elle est préparée d'une façon spéciale, et sa composition est telle qu'elle agit non seulement comme peinture, mais encore comme "filler"; elle remplit les fentes, bouche les trous, aplanit les rugosités, de telle sorte qu'après application, le plancher sur lequel elle a été appliquée offre une surface unie et polie. Tout le monde comprendra l'avantage énorme d'un tel procédé, au point de vue de la propreté et de la salubrité des maisons: plus de nids à poussière, plus de nids à germes morbides.

Cette peinture sèche en une nuit.

A la différence de beaucoup d'autres peintures à plancher, plus on la lave, plus elle durcit.

Sa durée est supérieure à celle de presque toutes les peintures similaires. En plus de ces deux "leaders", la Cie Martin-Senour, Ltée, fabrique une ligne complète de spécialités telles que:

Teinture à planchers E. Z. Martin-Senour.

Peinture à voitures de luxe Martin-Senour.

Peinture à meubles rustiques Martin-Senour.

Peinture à vestibules Martin-Senour.

Peinture à ponts de navire, Martin-Senour.

Peinture à contre-portes Martin-Senour.

Peinture ornementale Martin-Senour.

Email à décorer Martin-Senour.

Email pour intérieur Martin-Senour.

Laque pour le bois Martin-Senour.

Peinture pour grosses voitures Martin-Senour.

Poli pour restaurer les meubles Martin-Senour.

Vernis pour capotes de voitures Martin-Senour.

Email blanc de Martin.

Peinture pour maisons d'école, de Martin-Senour.

La Cie Martin-Senour, Ltée, non contente d'avoir à la tête de son service de fabrication les praticiens les plus habiles, s'est assuré les services de vendeurs expérimentés.

Vingt-et-vois voyageurs de commerce, choisis parmi les meilleurs dans cette branche spéciale, parcourent actuellement le Canada entier, dans l'intérêt de la Compagnie.

M. J. A. Naud, gérant des ventes de la

maison de Montréal, s'occupe en même temps du commerce de cette ville où il compte de nombreux amis, étant depuis 12 ans intéressé dans cette même branche d'affaires.

M. W. Hill qui est bien connu dans le commerce des peintures, pour l'avoir continuellement exercé depuis 25 ans, représente la Compagnie dans les Townships de l'Est et la vallée de l'Ottawa.

En présence des succès remportés par les peintures Martin-Senour, M. W. Hill a cru bien faire de fusionner son commerce avec celui de la nouvelle compagnie et il est devenu à la fois actionnaire, directeur et agent de la Compagnie Martin-Senour, Ltée.

M. Gustave Tassé qui, lui aussi, est un vétéran parmi les vendeurs de peintures, représente la compagnie dans le Nord de la Province, sur la ligne de l'Intercolonial jusqu'en Gaspésie.

Il n'y a pas de doute qu'avec des produits aussi parfaits et une organisation aussi complète dans tous ses détails, la Compagnie Martin-Senour, Ltée, ne continue à marcher à pas de géant dans la voie du succès.

ROUTES SANS POUSSIERE

Ce serait un grand bienfait si l'on pouvait supprimer la poussière et les poussières: et cela non pas seulement au point de vue hygiénique, mais encore au point de vue de l'économie. C'est qu'en effet, une bonne partie de la poussière qui fait le désespoir de la ménagère amoureuse de propreté scrupuleuse, provient de l'usure des choses; usure de tout ce que nous employons dans la vie, depuis les étoffes dont nous nous vêtons et dont les fils se dissocient plus ou moins lentement, jusqu'au dur granit dont nous pavons les rues ou bâtissons nos maisons. C'est d'ailleurs pour cela que l'on trouve dans la poussière les matières les plus diverses, parfois les plus surprenantes. Si nous savions y regarder de très près, si nos moyens d'analyse étaient suffisants, nous rencontrerions dans cette poussière des particules de l'or de nos bijoux, des diamants que portent les dames à leurs oreilles, à leurs doigts, à leur cou, de la pierre, du bois, du cuir, du coton ou de la laine, de la soie, etc. Nous y rencontrons aussi des germes qui sont lancés dans la circulation par notre respiration, par les matières en décomposition qui roulent un peu partout, par les malades. Et c'est pour cela que la poussière est un danger, pour les microbes qu'elle renferme en même temps que pour les parcelles solides et plus ou moins aiguës dont elle est formée, et qui sont susceptibles de pénétrer dans nos poumons et d'y exercer des ravages, en dehors de toute contagion microbienne.

La plus simple observation montre que la formation de la poussière n'est nulle part aussi intense que sur les routes, et aussi, quoique un peu moins, dans les rues pavées. Les pieds des piétons, mais surtout les sabots des chevaux, le poir

et les roues des voitures laissent, usent les matériaux d'empierrement, même les pavés de grès qui ont l'air si durs cependant; et, quand le temps est sec, qu'une humidité ne vient agglomérer les particules poussiéreuses ainsi détachées des cailloux du chemin ou des pavés de la rue, des nuages de poussière sont soulevés par le vent, et pénètrent à l'envi dans nos habitations et nos poumons. Quand il pleut, l'inconvénient n'est pas tout à fait du même ordre, mais l'usage de la route est peut-être plus intense, parce que les matériaux se prêtent mieux à la désagrégation quand ils sont amolis par l'eau.

Evidemment, il ne faut pas exagérer les choses et prendre une terreur de la poussière jusqu'à ne plus oser ouvrir sa fenêtre le long d'une route; mais il est bien certain que les microbes qu'elle contient, avec l'aide des particules minérales ou métalliques qui peuvent déchirer les muqueuses, sont susceptibles de pénétrer dans l'organisme et de déterminer la typhoïde ou la tuberculose, le choléra aussi bien que le tétanos.

L'automobilisme est venu donner un intérêt d'actualité à la question de la poussière. C'est qu'en effet, si la voiture mécanique supprime le martelage des sabots et des fers des chevaux sur la chaussée, et aussi la rudesse du contact des jantes en fer écrasant durement les cailloux de l'empierrement, par contre le pneumatique a une influence spéciale et bien nette: il pompe le sable qui sert à agglomérer et à maintenir entre eux les matériaux de cet empierrement; il le soulève si bien par l'adhérence qu'il le vide qu'il cause sur la surface de la chaussée, que bientôt, sur une route fréquemment par les automobiles, les pierres demeurent isolées les unes des autres, sans cette espèce de ciment qui formait justement le sable, et elles sortent de leurs alvéoles, la route se désagrègeant avec une rapidité surprenante. Or, comme il en coûte très cher d'établir une route ou seulement de la restaurer, ce fléau de la poussière entraîne de grosses dépenses pour les administrations municipales.

On a donc cherché à empêcher, sinon complètement, au moins partiellement, la formation de la poussière sur les routes, et cela en ajoutant à l'empierrement une substance qui vienne former comme un ciment entre les matériaux, ou même qui maintienne adhérentes les particules poussiéreuses, afin de les empêcher d'état de se soulever. L'idéal serait de donner à la route une surface particulièrement dure et homogène, sur laquelle l'usure ordinaire se ferait peu à peu, et où à coup sûr le pneumatique ne pourrait exercer son action de "pompage". Depuis longtemps déjà on a pourvu à ces essais dans cette voie, et il se peut que l'on soit enfin sur le point de trouver