

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

Canadiana.org has attempted to obtain the best copy available for scanning. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of scanning are checked below.

- Coloured covers /
Couverture de couleur
- Covers damaged /
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated /
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing /
Le titre de couverture manque
- Coloured maps /
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) /
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations /
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material /
Relié avec d'autres documents
- Only edition available /
Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin / La reliure serrée peut
causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la
marge intérieure.

- Additional comments /
Commentaires supplémentaires:

Canadiana.org a numérisé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de numérisation sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated /
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed /
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies /
Qualité inégale de l'impression

- Includes supplementary materials /
Comprend du matériel supplémentaire

- Blank leaves added during restorations may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from scanning / Il se peut que
certaines pages blanches ajoutées lors d'une
restauration apparaissent dans le texte, mais,
lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas
été numérisées.

Le Négociant Canadien

COMMERCIAL, INDUSTRIEL ET FINANCIER.

Vol. I.—No. 3.]

MONTREAL, 26 OCTOBRE, 1871.

[\$2 PAR ANNEE.

Chemins de Fer



COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC
DU CANADA.

SERVICE AMÉLIORÉ DES TRAINS
POUR L'ÉTÉ DE 1871.

GRANDE AUGMENTATION DE VITESSE
Nouveaux chars pour tous les Trains Express

LES Trains partiront maintenant de MONTREAL
comme suit :

ALLANT À L'OUEST.

Express de Jour pour Ogdensburgh, Ot-
tawa, Brockville, Kingston, Belleville,
Toronto, Guelph, London, Brantford,
Goderich, Buffalo, Détroit, Chiengo et
tous les points de l'ouest à..... 9.00 A. M.
Express de Nuit de do do..... 9.00 P. M.
Train de la Malle pour Kingston, Toronto
et les stations intermédiaires..... 6.00 A. M.
Train d'accommodement pour Brockville
et les stations intermédiaires..... 5.00 P. M.
Train Mêlé do do do..... 11.00 A. M.
Trains pour Lacbina à..... 7.00 A. M., 9.00 A. M.,
12.00, (midi) 3.00 P. M., 5.00 P. M. et 6.15 P. M. Le
train de 3.00 P. M. va à la frontière.

ALLANT AU SUD ET À L'EST.

Train d'accommodement pour Island
Pond et les stations intermédiaires... 7.00 A. M.
Express pour Boston via Vermont Cen-
tral..... 9.00 A. M.
Express pour New-York et Boston via
Vermont Central à..... 3.45 P. M.
Train Express pour New-York via le che-
min de fer du Vermont Central et Troy,
à..... 6.00 A. M.
Train Express pour New-York via Rou-
ses Point et les steamers du Lac Cham-
plain..... 4.00 A. M.
Train de la Malle pour Island Pond,
Portland et Boston..... 2.00 P. M.
Express de Nuit pour Qué'bec, Island
Pond, Gorham et Portland, et les Pro-
vinces d'en Bas, arrêtant entre Mont-
réal et Island Pond à St. Hilaire, St.
Hyacinthe, Upton, Acton, Richmond,
Sherbrooke, Lennoxville, Compton,
Coaticook et Norton Mills, seulement
à..... 10.30 P. M.

Il y aura des Chars Dortoirs Palais Pullman à
tous les trains directs de jour et de nuit. Le бага-
ge sera étiqueté pour tout le trajet.

Comme la ponctualité dépend des connexions avec
les autres lignes, la Compagnie ne sera pas responsa-
ble des Trains qui n'arriveront pas et ne partiront
pas des Stations aux heures nommées.

Les steamers *Caroline* ou *Chas* laisseront Portland
pour Halifax, N. E., tous les Samedis après-midi à
4.00 heures p. m. Le confort est excellent pour les
passagers et le fret.

La Compagnie Internationale des Steamers, faisant
le trajet en connexion avec le Chemin de Fer le
Grand Tronc, laisse Portland tous les Mercredis et
Vendredis à 6.00 heures p. m., pour St. Jean, N. B.,
etc., etc.

On pourra acheter des billets aux principales sta-
tions de la compagnie.

Pour plus amples informations et l'heure du départ
et de l'arrivée de tous les Trains aux stations inter-
médiaires et au terminus du chemin, s'adresser au
Bureau où l'on vend des billets, à la Station Dona-
venture ou au Bureau No. 39, Grande Rue St. Jac-
ques.

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

Montréal, 12 Octobre 1871.

ETABLIE EN 1839.

MAISON PELLETIER,

No. 188, Rue Notre-Dame, No. 188,

ENTREPOT PRINCIPAL ET GENERAL DE

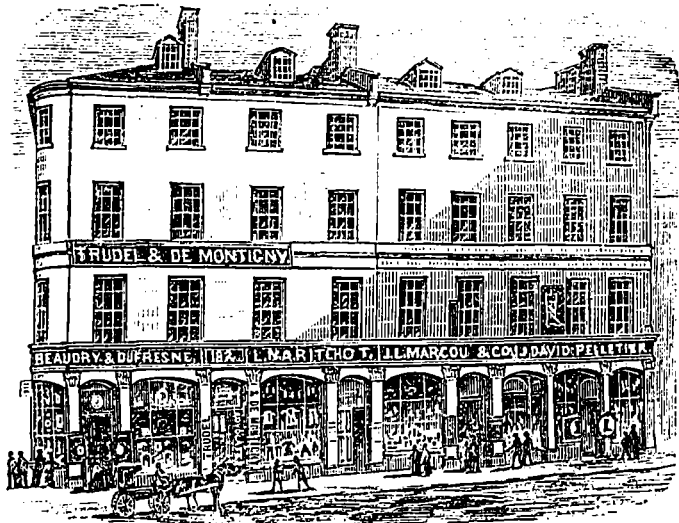
CHAUSSURES EN CAOUTCHOUC

DE LA MANUFACTURE DE QUEBEC ET

Pardessus en Futre pour Hommes, Femmes et Enfants,

PANTOUFFLES ALLEMANDES,

Chaussons de Strasbourg,



Marchandises Etrangères.

Les Marchands de la campagne sont invités à visiter cet établissement
avant d'acheter ailleurs.

Toutes espèces de Chaussures en Veau, Kid, Chevreau et Prunelle faites
à la main ainsi qu'à la machine.

Claques pour Hommes, Femmes et Enfants, de la Manufacture de Québec,
qui a obtenu le premier prix à l'exposition de Québec pour style et élégance,
vendues avec garantie.

ESCOMPTE LIBERAL AUX MARCHANDS.

Importateurs de denrées coloniales.

J. HUDON & CIE.,
IMPORTATEURS ET MARCHANDS
 DE **DENRÉES COLONIALES, VINS, SPIRITUEUX**
 et **COMESTIBLES.**
 Agents pour la célèbre Eau-de-Vie GIRAUD FRÈRE.
 246, RUE ST. PAUL, et
 199 et 201, **DE COMMISSAIRES,**
 MONTRÉAL, P.Q.

GAUTHIER, MAYRAND & CIE.
IMPORTATEURS DE
 VINS, SPIRITUEUX, EPICERIES,
 MARCHANDS DE
 FARINE, LARD, SAINDOUX, etc.
 274 et 281, Rue Des Commissaires,
 MONTRÉAL.

GAUCHER & TELMOSSÉ,
IMPORTATEURS DE
 DENRÉES COLONIALES,
 VINS ET SPIRITUEUX,
 MARCHANDS DE
 FARINE, LARD, SAINDOUX, etc., EN GROS
 No. 200 Rue St. Paul et 161 Des Commissaires,
 MONTRÉAL.
 G. G. GAUCHER. L. W. TELMOSSÉ.

L. CHAPUT, FILS & CIE.,
IMPORTATEURS
 D'EPICERIES FRANÇAISES et ANGLAISES,
 VINS et LIQUEURS,
 Coin des Rues des Commissaires et St. Pierre,
 MONTREAL.

SENEGAL, CADIEUX & JOLY,
IMPORTATEURS,
 MARCHANDS D'EPICERIES,
 VINS, LIQUEURS, et
 PROVISIONS
 278, RUE ST. PAUL, et
 225 et 227, DES COMMISSAIRES,
 MONTRÉAL, P.Q.

DESMARTEAU & CIE.
IMPORTATEURS DE
 VINS, LIQUEURS,
 EPICERIES, etc.,
 EN GROS
 231 et 233 RUE DES COMMISSAIRES,
 MONTRÉAL.

TURGEON & LESIEUR,
MARCHAND EN GROS DE
 VINS, LIQUEURS, EPICERIES, etc.
 No. 338 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.
 MM. T. et L. ont toujours en main toutes sortes de
 tabac, cigares, etc. à des prix très réduits.

D. C. BROSSEAU,
MARCHAND EPICIER EN GROS
 VINS, LIQUEURS, PROVISIONS, etc.,
 123, RUE ST. PAUL,
 En face du Marché Bonsecours,
 MONTRÉAL.

J. O. MERCIER,
MARCHAND DE VINS,
 SPIRITUEUX,
 EPICERIES, et
 COMESTIBLES,
 EN GROS ET EN DÉTAIL,
 No. 137 RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL, P.Q.

C. MELANÇON,
MARCHAND-EPICIER,
 191 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.

LA MEILLEURE POUDRE A BOULANGER
 QUI EXISTE.

THE COOK'S FRIEND

Est la seule originale et authentique
 ELLE NE DESAPPOINTE JAMAIS.
 Vendue par tous les Epiciers.

Marchands de Tabac, Cigares, &c.

A. DUBORD & CIE.
IMPORTATEURS DE CIGARES ET MANU-
FACTURIERS DE TABAC,
 En Gros et en Détail
 227 & 229 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.
 N. B.—Nous attirons l'attention spéciale du com-
 merce sur notre tabac en poudre si avantageusement
 connu dans les Provinces du Canada.

C. FILIATRAULT,
MARCHAND DE TABAC et
 MANUFACTURIER DE
 TABAC à FUMER, à CHIQUER et EN POUDRE.
 IMPORTATEUR DE
 PIPES DE FANTAISIE, CIGARES DE LA
 HAVANE, &c.,
 Nos. 11 et 13, Place Jacques Cartier, MONTRÉAL, P.Q.

HENRY & CIE.,
MANUFACTURIERS DE TABACS,
 271 RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL, P.Q.

L. A. GLOBENSKY & CIE.,
 IMPORTATEURS
 PIPES ECUME DE MER,
 PIPES—IMITATION de
 PIPES—BOIS,
 BLAGUES A TABAC,
 POTS do. do.
 CIGARES,
 EN GROS.
 312 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.

Importateurs de Nouveautés.

THOMAS, THIBAUDEAU & CIE.
IMPORTATEURS DE MARCHANDISES SECHES
 En Gros Seulement, No. 330, Rue St. Paul.
 THOMAS, THIBAUDEAU & CIE. Montréal,
 THIBAUDEAU, THOMAS & CIE. Québec. MONTRÉAL.
 THOMAS & THIBAUDEAU, Manchester.

S. GELINAS,
IMPORTATEUR.
 No. 282 RUE ST. PAUL.
 Coin des Rues
 ST. GABRIEL et ST. PAUL,
 MONTREAL.

FRANÇOEUR & GIROUX,
IMPORTATEURS
 DE
 NOUVEAUTÉS FRANÇAISES,
 ANGLAISES
 et
 AMERICAINES
 7 & 9, RUE ST. LAURENT,
 MONTRÉAL.

M. TRESTER,
IMPORTATEUR DE MARCHANDISES
 ALLEMANDES, FRANÇAISES et BELGES.
 IMPORTATEUR
 D'ARTICLES pour FUMEURS, TELS QUE PIPES
 EN ECUME DE MER, BLAGUES, PIPES
 EN BOIS, etc., etc., et de
 CIGARES de la HAVANE et d'ALLEMAGNE.
 M. T. tient toujours un assortiment des plus
 complets et des plus variés de jouets d'Allemagne,
 d'articles en cuir, sachets, etc.
 ENTREPOT—386 & 390, RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL.

HAMILTON & CIE.,
MARCHANDISES DE GOUT ET D'ETAPE,
 105, RUE ST. JOSEPH,
 Vis-à-vis ville Dupré,
 MONTRÉAL.

Hotels.

HOTEL RIVARD,
 No. 64 Rue St. Gabriel, MONTRÉAL.
 DES VOITURES transporteront les voyageurs des
 bateaux et des chemins de fer à l'Hôtel.
 Table des mieux servies.

Huile de Petrole.

COMPAGNIE CANADIENNE DES TERRES
 ET DE MINES (Limitée)
 Bureau principal: 22 MINING LANE, LONDRES,
 ANGLETERRE.

TRADE MARK.



RAFFINERIE DE PETROLE (STANDARD
PETROLIA), ONTARIO.
 D. CAMPBELL, AGENT,
 13 Halle aux Blés,
 MONTREAL.

ROBERT B. MURRAY,
MARCHAND EN GROS DE PETROLE RAF-
FINÉ, D'HUILES LUBRIQUES, BEN-
ZOLE, GOUDRON, etc.,
 36 Rue Lemoinne, MONTRÉAL.
 Toujours en magasin toutes les meilleures marques
 d'Huiles de Charbon.
 Le plus haut prix payé pour les barils vides.

Librairie et Relieur.

MAISON FONDÉE EN 1842.

J. B. ROLLAND & FILS,
LIBRAIRES-EDITEURS ET IMPORTATEURS
 D'ARTICLES FRANÇAIS, BELGES et
 ALLEMANDS.
 Livres de comptes et Registres fabriqués avec papier
 de première qualité et reliés avec solidité.
 Cartes à jouer—Grant Mogul, Highlander, Jacques-
 Cartier, (nouveau).
 TAPISSERIES Anglaises et Canadiennes.
 J. B. ROLLAND & FILS,
 Rue St. Vincent, 12 et 14.

FABRE & GRAVEL,
LIBRAIRES-PAPETIERS,
 No. 219 Rue Notre Dame,
 MONTREAL,
 Offrent en vente le meilleur assortiment de LIVRES,
 PAPETERIE, ENCRE, PLUMES, CHAPELETS,
 MEDAILLES, TAPISSERIE, etc., etc.

L'ALMANACH DU PEUPLE
POUR L'ANNEE BISEXTILE 1872.
 (Troisième année)
 PRIX, À LA DOUZAINE, 30 CENTS.
 En vente à la Librairie de
 C. O. BEAUCHEMIN & VALOIS,
 237 et 239 Rue St. Paul,
 MONTREAL.

LIBRAIRIE NOUVELLE.
ALPHONSE DOUTRE & CIE.,
 COIN DES RUES
 NOTRE DAME ET ST. GABRIEL,
 MONTREAL,
 Viennent de recevoir un assortiment considérable de
 LIVRES
 DE PRIÈRES, DROIT, et LITTÉRATURE.
 On trouve aussi à cette Librairie ce qu'il y a
 de plus nouveau et de plus recherché
 EN EFFETS DE BUREAU.

CHARLES PAYETTE,
LIBRAIRE-RELIEUR,
 250—RUE ST. PAUL—250
 Vis-à-vis la Rue St. Vincent,
 MONTRÉAL.

Distillateurs.



AVIS.

AVIS est par le présent donné que la Marque de Commerce ci-dessus consistant des mots GOODERHAM & WORTS, TORONTO, avec DEUX ÉTOILES et les lettres G. & W. le tout inscrit dans DEUX CERCLES OVALES, a été adoptée par la dite Société de GOODERHAM & WORTS, et a été dûment enregistrée conformément à l'Acte sur les Marques de Commerce de 1888, dans le but de distinguer certains spiritueux et Boissons de Malt manufacturés par eux dans la dite Ville de Toronto à savoir: ALCOHOL, WHISKEY de SEIGLE, WHISKEY de MALT, TODDY WHISKEY, et toutes autres Boissons spiritueuses vendues par eux à Toronto, Montréal, et ailleurs dans la Puissance du Canada. La dite Marque de Commerce est brûlée sur chaque Quart ou Tonne contenant les dits Spiritueux, en la forme et manière démontrée par le dessin ci-haut.

GOODERHAM & WORTS,
A. & A. B. CHARLEBOIS,
Agents.

Montréal, Octobre, 1871.

SPIRITUEUX, BIERES ET PORTER.

LES soussignés informent leurs amis qu'ils viennent de faire de nombreuses et importantes améliorations et altérations à leur Appareil de Distillerie, qui est maintenant en pleine opération et qui leur permettra, à l'avenir, de fournir toute quantité, soit en douane soit droit payé de leurs célèbres Spiritueux, con istant en

WHISKY DE MALT

OLD RYE WHISKY

ESPRIT-DE-VINS 50 O.P.

ALCOOL 50 O.P.

qu'ils garantissent être distillés des maltes et grains de la meilleure qualité.

Ils attirent aussi l'attention sur la qualité supérieure de leur célèbres Bieres INDIA PALE et autres et sur leur PORTER, de cette saison, dont l'on peut se procurer n'importe quelle quantité en fûts ou en bouteilles.

WM. DOW & CIE.

P. S.—Le plus haut prix du marché est toujours payé pour l'Orge, le Seigle, l'Avoine et le Houblon

DISTILLERIE PRESCOTT.

J. P. WISER & CIE..

DISTILLATEURS DE

WHISKY.

ALCOOL, et

ESPRITS DE VIN,

PRESCOTT, Ont.,

Représentés à Montréal par

MORIN & CIE.,

24 Rue St. Sacrement.

G. VERLAQUE.
24 RUE ST. JEAN.

VINS,

LIQUEURS,

CIGARES.

Toujours en mains, un GRAND ASSORTIMENT DE MARCHANDISES DE LA MEDITERRANEE

Courtiers.

MORIN & CIE.,

COURTIERS ET COMMISSIONNAIRES
POUR L'ACHAT ET LA VENTE DE
COMESTIBLES.

ÉPICERIES.

SPIRITUEUX

ET

DENREES COLONIALES.

No. 24 RUE ST. SACREMENT, 75-8.
MONTREAL.

A. & A. B. CHARLEBOIS.

COURTIERS DE DENREES COLONIALES.

et

AGENTS POUR LA DISTILLERIE,

GOODERHAM & WORTS,

TORONTO,

16, RUE ST. SACREMENT,

MONTREAL.

J. P. COX,

COUTIER EN THÉ.

HUILES.

ÉPICERIES,

et

DENREES COLONIALES.

Coin des rues

ST. SACREMENT et ST. NICHOLAS,

MONTREAL.

RUFUS FAIRBANKS,

COURTIER GÉNÉRAL

ET

MARCHAND À COMMISSION,

No. 5 RUE ST. SACREMENT,

MONTREAL.

AUX MARCHANDS.

LE soussigné se chargera de la vente et de l'achat de tous espèces de grains et de sel à commission, moyennant 2 par 100.

Remises faites sans retard dans tous les cas.
P. RIVARD,
No. 64 Rue St. Gabriel, Montréal.

D. P. BEATTIE,

NÉGOCIANT ET COMMISSIONNAIRE,

MARCHAND EN GROS DE

THÉ, SIROP ET MELASSE,

Soul Agent pour la Puissance du Canada de

Messrs. OFFLEY, CRAMP & FORRESTER, QUINTO.

CRAMP, SUTER & CIE., CADIZ.

FORRESTER & CIE., BORDEAUX.

Agent pour la Tannerie de New Glasgow JOHN HALE & Fils, Manufacturiers de CUIR À SEMELLE.

17 Rue St. Sacrement,

MONTREAL, P.Q.

ALEX. McK. COWIE,

COMMISSIONNAIRE EN PRODUITS DE LA

FERME ET CÉRÉALES, &c.,

40 Rue St. Sacrement, Montréal.

N.B.—Bourre, Graine de Lin, Tabac, &c., &c., achetés et vendus à commission.

ALEXANDER THURBER,

MARCHAND COMMISSIONNAIRE

ET DE

FERRONNERIE,

467 & 469 RUE ST. PAUL,

MONTREAL.

AU COMMERCE CANADIEN.

T. S. BROWN, SYNDIC OFFICIEL,

Sollicite respectueusement le patronage du Commerce de Montréal, pour les affaires que peuvent avoir à régler les négociants sous l'acte de faillite de 1869.

MONTREAL, 12 octobre 1871.

BUREAU D'AGENCE.

MR. GEORGE E. MAYRAND a l'honneur d'informer le public qu'il se charge de toutes espèces de

COLLECTIONS ET D'AGENCES

pour les campagnes, ainsi que du règlement des AFFAIRES EN FAILLITES.

BUREAU—RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Bonnes références.

Carde-Magasins.

O. STE. MARIE & CIE.,

GARDE-MAGASINS.

(Warehousing.)

LISTE DE NOS MAGASINS:

30 St. Nicholas, 2 Magasins et Caves, Entrepôts Nos. 29 et 77.
20 St. Sacrement, 1 Magasin et Caves, Entre; 6t No. 92.
26 St. Sacrement, 1 Magasin et Caves, Ent:opôt No. 92.
8 St. Eloi, Magasin et Caves, Entrepot No. 83.
29 St. Gabriel, 2 Magasins et Caves, Entrepot No. 78 et 91.
19 et 21 Ste. Thérèse, 2 Magasins et Caves.
13 Du Collège Insp. de Potasse, 1 Magasin.
6 St. Eloi, 1 Cave.
7 St. Nicolas, 1 Cave.
1) et 14 Nazareth, près du Canal. Magasins pour sel, comestibles, etc. etc.

EMMAGASINAGE EN ENTREPOT OU FRANC DE DROITS.

FRED. CASTLE,

65, RUE DE LA COMMUNE,

Vis-à-vis le Bassin du Canal,

MONTREAL.

Huiles et Peintures.

JOHN McARTHUR & SON,

IMPORTATEURS ET MARCHANDS D'HUILES,

PEINTURES SECHES ET À

L'HUILE, VERNIS, VITRES,

PRODUITS CHIMIQUES,

Marchandises de Marine, Teintures, &c.,

18 Rue Lemoine,

MONTREAL.

R. C. JAMIESON & CIE.,

MANUFACTURIERS DE VERNIS ET D'IMITATION DE LAQUE DE CHINE.

IMPORTATEURS

D'HUILES, PEINTURES, COULEURS, THE-

REBENTINES, etc., etc.

No. 3 Halle aux Blés et No. 6 Rue St. Jean.

MONTREAL.

Ferronnerie et Quincallerie.

MAGASIN CANADIEN DE FERRONNERIES

H. BELIVEAU, Im-porteur de FERRONNERIES et Fabricant de FERBLANTERIES, ENSEIGNE DE L'ÉGOÛNE et du CADENAS, Nos. 133 et 195 Rue St. Paul, MONTREAL. Assortiment complet d'Huiles, Térébentine, Peintures de toutes sortes, Vitres de toutes grandeurs, Vernis, etc.—Aussi: POELES DOUBLES à un ou deux fourneaux, POELES DE CUISINE à charbon et à bois, de fantaisie et autres.

SANCER & FRÈRE,

IMPORTATEURS DE FERRONNERIES ET QUIN-

CALLERIE,

Nos. 233 et 235 coin des Rues St. Paul et St. Gabriel.

Assortiment complet de FERRONNERIES, ainsi que VITRES de toutes grandeurs, PEINTURES de toutes couleurs, MASTIQUE, HUILE, Térébentine, VERNIS à Meubles, VERNIS à Voiture, POELES de Cuisine, POELES DOUBLES, FER en barre, CHARBON, etc., etc.

LE TEMPS N'ATTEND PERSONNE.

ALLEZ sans délai chez MEILLEUR & CIE. et assurez vous du meilleur des poeles L'ORIENTAL

qui se suffit à lui-même, chauffe sans interruption; se règle facilement et est également facile à chauffer; on offre aussi en vente d'autres poeles on grande variété pour bureaux, magasins, &c. Nous avons toujours en main des pièces pour réparer les poeles de toutes sortes.

MEILLEUR & CIE., 526, Rue Craig.

On attend prochainement un nouveau stock de couchettes favorites anglaises.

GUSTAVE R. FABRE,

SUCESSEUR DE WILSON ET COUILLARD,

IMPORTATEUR DE

SELLES ET GARNITURES DE VOITURES,

BATISSE DES SŒURS,

349 Rue St. Paul, MONTREAL.

REVUE COMMERCIALE DU MARCHÉ DE MONTRÉAL

Pour la semaine finissant le 25 Octobre 1871.

Les affaires pendant la dernière huitaine ont été passablement calmes. La situation tendue du marché à l'argent a un effet marqué sur le volume des affaires en farines, céréales et comestibles qui ont subi une baisse après la publication de notre dernière revue.

Les ventes publiques annoncées pour cette semaine ont eu l'effet de retarder les affaires dans les épiceries. La première de ces ventes ayant lieu à l'heure à laquelle nous mettons sous presse, nous donnerons dans notre prochain numéro une revue détaillée des opérations qui auront eu lieu.

FARINE.—Les dépêches reçues de Liverpool après la publication de notre dernier numéro renseignant un calme qui effectivement a été suivi d'une baisse réagit défavorablement sur notre place pour les détenteurs de farines et ils durent se soumettre à quelque concession pour effectuer quelques ventes qui devinrent de plus en plus difficiles. Les transactions sur la halle aux blés se résumèrent au placement de 1000 quarts d'extra à un prix non divulgué. On cotait le 20, extra \$6.60; fancy, \$6.40; forte pour boulangerie, \$6.22½. La farine en poche était régulière à \$3.10 par 100 lbs. pour meunerie de la ville. Le 24 le marché était lourd par continuation et les affaires très difficiles en conséquence de la divergence d'opinion entre vendeurs et acheteurs, cloturant le 25 aux cours renseignés dans nos prix courants.

Le lendemain les acheteurs réclamaient de nouvelles concessions, mais les détenteurs retirèrent leurs stocks. Le marché resta sans changement à part la farine forte pour boulanger qui accusa une baisse de 10c. par quart. Le 21 et 23 aucune transaction ne fut conclue.

BLÉ.—Le calme que nous avons renseigné pour les farines s'applique également aux céréales à quelques exceptions près, et la concession offerte par les détenteurs n'induisit pas les acheteurs à de fortes opérations. On renseigne les placements suivants depuis notre dernière publication: le contenu de quelques chars de blé blanc du -C. à \$1.46½ à \$1.48, de printemps \$1.32½; 5000 minots No. 2 Milwaukee de printemps \$1.35; une partie blé de printemps du Canada à \$1.35 à flot; le contenu de quelques chars \$1.34 à \$1.37 selon qualité; une partie blé blanc du Canada en magasin à \$1.44. De même que dans les farines le 21 et le 23 aucune transaction ne fut conclue en conséquence de la divergence d'opinion entre détenteurs et acheteurs. La position resta sans changement le 24. On offrait \$1.31 pour No. 2 de Milwaukee, qui était tenu à \$1.32½.

MAIS.—On renseigne les placements suivants: 15,000 minots à 65c. par 56 lbs. Le 23 le marché était très calme et on ne renseignait que le placement de 2,000 minots à flot à 64c. Tenu en magasin par petits lots à 60c. et 70c. par minot.

POIS.—On accusait une rareté et les détenteurs étaient fermes dans leur demande de \$9 à \$11 par 56 lbs. selon échantillon.

AVOINE.—On renseigne la vente de 10,000 minots livrables à Québec à 36c.

ORGE.—On renseigne les affaires actives à 55c. par 48 lbs. A Albany il se transigeait peu d'affaires en conséquence de la divergence d'opinion entre détenteurs et acheteurs. Les brasseurs réclamaient des concessions, ce que voyant, les détenteurs retirèrent leurs stocks du marché.

Sur notre place l'article perdit de sa fermeté et cloturait irrégulière avec tendance à la baisse.

GRAINE DE LIN.—Le marché a été actif pendant la huitaine qui vient de s'écouler et on renseigne le placement de plusieurs lots à \$1.45 par 60 lbs.

GRAINE DE MIL.—Recettes nulles.

COMESTIBLES.—Les fabriques de salaisons ont commencé leurs opérations dans le bœuf. Le marché est calme aux cours renseignés dans nos prix courants.

Le marché au lard a été faible et nous renseignons une baisse de 25c. par quart sur le mess que nous cotons à la clôture \$16.25c.

Les basses qualités sont de défauts très difficile. La difficulté de se défaire des morceaux communément appelés *coarse meats* retardera probablement le commencement des salaisons de lard. Le marché est abondamment fourni de lard de qualité inférieure et il est impossible de donner des cotes exactes pour ces qualités, en l'absence de transactions.

SAINDOUX.—Nous constatons une meilleure demande pour le saindoux, tant pour consommation que pour exportation aux provinces maritimes. On le cote ferme de 10½ à 11 selon quantité et qualité.

BEURRE.—Les recettes de cet article ont été considérables et les cours renseignés dans notre dernière ont reculé devant le calme qui s'est établi sur l'information d'une baisse sur le marché anglais. Nous baissions aujourd'hui nos cotes de pleinement un centin par livre sur toutes les qualités. La demande qui avait surgi pour le beurre de Kamouraska a partiellement cessé, les détenteurs refusant d'accéder aux concessions que réclament les acheteurs. On cote à la clôture beurre des Cantons de l'Est, choix 18 à 19c. du Haut-Canada, qualité supérieure 17 à 18c. bon ordinaire 15 à 16; ordinaire 13 à 14c. On cote celui de Kamouraska 14c.

BOIS.—La hausse sur le bois de chauffage que nous supposions devoir être prochaine a eu lieu pendant la huitaine et nous renseignons aujourd'hui une avance de 50c. en moyenne sur toutes les qualités. Les prix sont aujourd'hui pour bois court du Bas-Canada, érable \$6. à \$6.25, merisier \$5.50 à \$5.75, hêtre \$5.00, bois mêlé \$4.75 à \$5.00, épinette \$4.50, et pour bois long du Haut-Canada, érable \$6.50 à \$6.75, merisier \$6.00 à \$6.25, hêtre \$5.50.

LAINE.—Nous n'avons aucune transaction importante à renseigner. Les existences sont légères et le peu qui s'offre trouve placement immédiat au cours suivants pour les laines du Canada. Laine du printemps (fleece wool) rare de 32 à 37, laine tirée (pulled wool) 30 à 35c., laine noire 30c. 32c., ordinaire non assortie 28c. à 32c.

CUIR ET CHAUSSURES.—Nos remarques de la semaine dernière s'appliquent à la huitaine qui vient de s'écouler.

CAFFÉ.—Le calme dans cette fièvre se continue et les transactions conclues n'ont été qu'au fur et à mesure des besoins du commerce à une hausse d'un à deux centins par livre en accord avec la hausse sur les marchés américains et européens. On cote aujourd'hui Java 23 à 25c. Laguayra 18 à 19c. Ceylan 20 à 22c.

Sur le marché de New-York la hausse se continue toujours. Les détenteurs sont fermes dans leurs prétentions en face du nombre toujours grossissant d'acheteurs qui font leur apparition sur le marché. La hausse pendant la quinzaine est pleinement de 1½c. à 1¾c. La demande pour l'automne augmente journellement.

Les recettes de Rio pour la semaine dernière étaient nulles et on renseignait les placements suivants: 4584 sacs de 15 à 15½c. pour ordi-

naire; 15½ à 15¾ pour bon ordinaire; 16 à 16½ 16¾ et 17c. pour choisi en or et en entrepot 30 à 90 jours. Les reventes se montaient de 35,000 à 40,000 sacs. Les ventes d'autres sortes étaient 2,550 sacs Ceylan à prix non divulgué; 1,500 sacs Ceylan à prix tenu secret; 303 sacs Mexique 18 à 19c.; 200 sacs St. Domingue en entrepot 12 à 12½; 50 sacs Java 24 à 25c. et 75 sacs Sarvanille de 17½ à 19c. en or, franc de droit 30 à 60 jours.

DROGUES ET PRODUITS CHIMIQUES.—La hausse se maintient pour le carbonate de soude et de Sel de Soude. La couperose, l'alun, le salpêtre quoique fermes ne sont pas particulièrement en demande. Le soufre en fleur et en canon, le borax et le salpêtre sont calmes aux cours renseignés dans nos prix courants.

ÉPICES.—Le poivre est fermement tenu de 15 à 15½, les stocks sont légers. On cote le clou de girofle 8½c. à 9c., la canelle 33 à 34c.

Dans notre dernière revue du 19 courant nous avons publié l'état du marché aux épices à Londres, Liverpool et autres marchés importants de l'Europe. En vue des ventes publiques qui doivent avoir lieu cette semaine nous croyons devoir soumettre à nos lecteurs l'état des marchés des lieux de production des épices et des fruits d'après les dernières circulaires qui nous sont parvenues.

A Batavia à la date du 19 août le macis était recherché, le clou de girofle trouvait placement facile à f. 30 par picul. Les muscades rapportaient de f. 170 à f. 190 par picul. Le poivre noir était rare et recherché à f. 25. 50 par picul.

A Bombay au 1er septembre, les exportations de clous de girofle étaient nulles et les stocks de gingembre étaient sans importance.

FRUITS.—Les ventes publiques de fruits de Malaga annoncées pour cette semaine ont fait remettre les affaires de gré à gré jusqu'après l'époque fixée pour ces ventes.

Nous donnons au long l'état des marchés en Europe afin que les lecteurs du *Négociant* sachent à quoi s'en tenir lorsque ces ventes auront lieu.

Ce qui suit est de la circulaire de MM. Graham Gallagher et Cie., datée de Malaga 30 septembre.

La récolte de raisin cette année n'égalera probablement pas la moitié de la récolte de l'année dernière et nous devons nous attendre à une hausse avant longtemps. Déjà les deux premiers mois de la vendange sont passés et les statistiques des exportations ne devront pas être publiées avant plusieurs jours, je puis vous donner avec beaucoup d'exactitude les montants des exportations à Londres jusqu'à ce soir et un estimé des quantités expédiées en Amérique et en France avec suffisamment d'exactitude pour répondre à tous les besoins.

En comparant les expéditions de cette année avec celles de l'année dernière vous verrez qu'il y a toute apparence que vous ne recevrez pas au-delà d'un tiers de ce que vous avez reçu l'année dernière, quoique l'apparence de la récolte, contre l'attente générale, paraisse être la moitié de ce qu'elle était l'année dernière. En conséquence de la guerre, la quantité que prirent la France et l'Allemagne étant insignifiante, mais cette année la demande pour ces deux pays est considérable; et comme en Amérique, on commence à s'apercevoir que le

beau fruit dont l'Angleterre paraissait avoir le monopole est en fin de compte celui qui est meilleur marché, la quantité destinée à l'Angleterre sera de toute nécessité moindre qu'on se l'était d'abord imaginé. L'année dernière les expéditions à Londres depuis le commencement de la saison au 30 septembre au soir se montaient à 36,050 boîtes; cette année elles ne sont que de 13691 boîtes. Les expéditions pour l'Amérique pour le même espace de temps étaient de 278,889 boîtes contre 153,880 boîtes cette année, et vous savez combien l'Amérique consomme de fruit de Malaga. Les expéditions de France l'année dernière ne furent que de 3660 boîtes jusqu'à la fin de Septembre; cette année les expéditions par eau dépassent déjà 37,000 boîtes sans compter celles par chemins de fer dont nous n'avons aucune statistique.

Les qualités connues sous le nom de *Sur Choix* et *Sur Couches Royaux* qu'on avait coutume d'expédier en Angleterre se dirigent cette année sur la France.

Ci suivent les statistiques des expéditions pour la semaine finissant 16 septembre cette année et pour le même espace de temps l'année dernière.

	1871.	1870.
	BOITES.	
Etats-Unis.....	63,617	208,541
Angleterre.....	3,929	36,053
Buenos Ayres.....	5,000	22,000
Havane.....		350
France.....	4,229	2,820
Portugal.....	1,900	4,413
Bolivie ou Perou.....		175
Cienfuegos.....	1,000	
Danemark.....	1,914	
Total.....	81,791	279,506

En conséquence de dépêches télégraphiques d'Angleterre, il y a calme temporaire dans l'achat des fruits de choix, les opérateurs refusent d'acheter aux cours du jour qui sont au dessus de ceux qui s'obtiennent en Angleterre. Mais dit le "Courrier de l'Andalousie" cette situation ne peut se continuer, car la récolte qui par elle-même est déjà petite, a été considérablement réduite par les fortes pluies que nous avons eues, et les existences sont de beaucoup au dessous de la demande venant des différents marchés où nos fruits trouvent consommateurs, d'où il suit qu'il y aura inévitablement reprise d'affaires et que tôt ou tard les prix devront hausser.

On lit dans la circulaire de William Boyce & Coe, Glasgow, sous la date du 5 octobre.

Depuis nos derniers avis sous la date du 9 dernier, les recettes de fruits nouveaux ont été considérables et de fortes parties ont trouvé preneurs à une hausse sur les cours déjà renseignés.

RAISIN DE VALENCE. — Jusqu'à la fin du mois dernier, 2,635 tonneaux de raisin de Valence ont été expédiés aux Etats-Unis et au Canada et les prix ont haussé jusqu'à 3½c. ou 19 19.6c. par 112 lbs. livré à bord pour provenance de Denica et une hausse équivalente s'est établie sur nos propres marchés. Les amandes écailées sont très fermes à 75s. par 112 livres à bord on boîtes ou en barils.

Le raisin de Corinthe paraît avoir touché son plus bas prix.

Des dépêches télégraphiques de Patras nous informent qu'il existe une demande très marquée pour les fruits de toutes sortes de 13s. 6d. à 14s. 6d. par 112 lbs. pour commun livré à bord. Les fortes recettes des quelques jours passés paraissent avoir été complètement absorbées tant les détenteurs avaient témoigné de dispositions à écouler leurs stocks, de sorte qu'à l'avenir nous espérons que les affaires seront régulières et à prix fixes.

FRUITS DE MALAGA. — Le dommage souffert par le raisin pendant l'opération du séchage et constaté par le commerce est considérable. Il s'est établi un bon courant d'affaires et les premiers arrivages ont trouvé placements faciles. Les *sur couches* ordinaires sont maintenant fermement tenus de 32 à 34 reaux par boîte premier coutant.

Le raisin Sultan commence à arriver en

plus grandes quantités et on constate déjà une augmentation de 400 boîtes à même date l'année dernière. On cotait 27s. à 37s. par 112 lbs. en douane.

HUILES. — Le calme se continue pour les huiles de poisson. Nous n'avons aucune transaction importante à renseigner et nos cotes de la semaine dernière restent sans changement.

MELASSE. — La demande est toujours peu active pour cette douceur et les cours restent stationnaires.

MARCHANDISES DE MARINE. — L'esprit de térébentine se fait rare et les transactions sont limitées par l'absence de la marchandise. On cote 85 à 87½c. par gallon. La résine a été recherchée mais le marché est maintenant mieux approvisionné par l'arrivée de deux cargaisons venant de New-York. On cote de \$4.50 à 5.00 par 280 lbs. pour commune, \$5.00 à 5.50 pour No. 2, \$6.00 à 6.50 pour No. 1.

PÉTROLE. — Demande régulière sans changement dans les cours. 26c. à 27½ selon qualité et quantité pour ordinaire à blanc type.

POISSON. — Les principales transactions conclues l'ont été en ventes publiques. On a placé 150 quarts hareng de Labrador \$4.75; 50 do \$4½; 25 do Canso \$4.25; 22 do \$4½; 25 do Ronds \$2½; 400 do \$2½; 110½ do \$2½; 39 do \$2.50; 160 do \$2½; 250 quarts Labrador \$4½; 25 do Canso \$4.00; 27½ do \$1.25; 80 quarts \$4½; 25½ quarts Morue en Saumure \$1.85; 76 do do \$1.90; 25 quarts Hareng de Canso \$4½; 25 do \$4½; 50 do \$4.00; 25½ do \$1.75; 50 quarts Canso vieux \$1.50; et à une vente tenue le 25, les quantités suivantes ont été adjugés: 100 quarts hareng de Labrador \$4.37½; 25 do. do. à \$4.25; 225 quarts à \$4.05; 1100 à do. do. à \$4.00; 38 demi-quarts à \$2.75; 25 quarts do. à \$1.25; 1200 do. à \$1.12½; 50 do. à \$4.50; 100 do. do. \$4.12½; 60 quintaux morue sèche à \$4.10; 87 demi-quarts à \$2.75; 95 do. do. Canso à \$3.75; 140 demi-quarts à \$2.37½; 36 do. do. à \$2.50; 25 do. do. à \$3.50; 200 à \$4.37½; et 200 demi-quarts à \$2.50.

Sel. — Le marché au sel a été très actif pendant la huitaine. La dernière cargaison étant arrivée à Québec, la spéculation opéra largement et les ventes se montèrent à au delà de 20,000 sacs à prix tenu secret mais supposé 75c. pour l'importation de 1870. Le marché clôture très ferme avec tendance à la hausse de 77c. à 80c. Le fin de Liverpool est toujours négligé et n'a pas partagé l'entrain du gros.

On le cote nominal 70 à 72½. Le gros sel pour salaison manque complètement, les dernières ventes sur le marché de Québec ont été effectuées à 50c. par minot.

Riz. — Affaires régulières dans ce grain. Le marché est maintenant bien approvisionné principalement des qualités Rangoon et Arracan, bon grain. Les prix sont fermes de \$4.20 à 4.30 par 100 lbs. pour Rangoon et \$4.30 à 4.50 pour Arracan.

SPRITUEUX. — Il s'est établi un bon courant d'affaires dans les Spiritueux particulièrement dans les genièvres. La spéculation a opéré et la plus grande partie des existences se trouve maintenant en une seule main, et l'article est tenu à une hausse de 25 à 50c. par cuisse. Les eaux de vie n'ont pas partagé le même entrain et nous continuons nos cotes sans changement. Le calme se continue pour le rhum de la Jamaïque et celui de Demanara est de défiance difficile. L'esprit de vin 50 degrés (High Wine) est régulier sans changement de prix; celui de Gooderam et Worts 50c. en douane en quantité d'un char ou \$1.44 acquitté ou \$1.47 en lots ordinaire du commerce, celui de Dow & Coe. \$1.47½. Il n'y a pas encore sur place de whisky de la distillerie de Prescott qui a subi de grandes améliorations cette année. Le whisky de Corby & Son est en bonne demande mais les distillateurs ne pouvant fournir à la demande locale, notre place en est complètement dénuée.

SCRE. — Cette douceur est régulière sans grande animation. Les raffineries n'opèrent pas et les cours restent réguliers sans changement. On cote Cuba bas à clair \$8½ à 9½, Porto Rico bon grain, 9½ à 9½, Barbade 9½ à 9½, raffiné écossais 9 à 9½c.

THE. — La demande pour le thé s'est beaucoup amélioré pendant la huitaine et les place-

ment ont été plus faciles même à une avance sur les prix qui avaient cours au commencement du mois. La demande est particulièrement accentuée pour les bons thé ordinaires Impérial, Japonais et Twankay.

Des avis reçus de Chine renseignent une baisse sur les thé qui équivaudra de 6 à 8c. par livre sur le livrable à New-York ou les affaires sont languissant pour les stocks en disponibles. La destruction d'environ 25,000 boîtes de thé à Chicago n'a pas affecté le marché.

Les dernières circulaires de Hongkong sont datées du 17 août. On y voit qu'à cet époque les recettes étaient considérables sans solution de continuité et étaient de beaucoup au-dessus de ce qu'elles étaient l'année dernière.

A Canton les affaires étaient plus tranquilles et on ne renseignait que le placement de 13,000 boîtes. Le Gunpowder était particulièrement demandé.

A Shanghai on avait commencé les opérations dans le Twankay. On remarque que les thé sont de bonne qualité quand ils ont été échantillés, mais qu'à l'état naturel leur apparence n'est pas en leur faveur et cette remarque s'applique particulièrement aux Gunpowder et à l'Impérial.

VINS. — Le commerce attend les ventes publiques pour s'approvisionner de vins pour les affaires d'hiver. Nous rendrons compte des opérations dans notre prochaine revue.

FERRONNERIE ET METALLURGIE.

L'activité que nous avons renseignée dans notre dernière revue du marché de ferronnerie se continue nonobstant la difficulté qui existe pour s'assurer du fret. Les compagnies de navigation de l'intérieur ont haussé leurs taux de fret de pleinement cinquante pour cent et même malgré cette avance la demande est telle que plusieurs compagnies se trouvent dans la nécessité de refuser les engagements qui leur sont proposés. La demande est particulièrement accentuée pour la fonte, le fer en burre, le fenillard, les plaques à bouilloires et les clous. Le fer blanc et la tôle sont plus calmes.

Fonte. — Les recettes qui depuis quelque temps ont été considérables rencontrent difficilement la demande et comme une grande partie de l'importation de l'automne avait été vendue sous voile, les stocks en premières mains sont réduits au minimum.

On cote celle de Garthsherrie par tonneau de \$2,240 lbs. \$26 à 26.50; Coltness \$25.50 à \$26.50; Summerlee \$24 à \$25; Glengarnock \$24.50 à \$25 et les autres provenances \$22 à \$25.50 et l'Hematite \$26 à \$27.

Sur le marché de New-York la fonte américaine était fermement tenue et les dernières circulaires renseignaient le placement de 1,300 tonneaux No. 1 extra par la compagnie Crane à \$38 pour lots ordinaires du commerce.

Le stock de fonte écossaise était très léger et on renseignait la vente de 500 tonneaux Glengarnock à \$35 sous voile et \$33, en or, pour Coltness aussi sous voile. On cotait à la clôture Garthsherrie \$38; Coltness \$38 à \$38.50 ou \$33, en or; Glengarnock \$35 à \$36 et Eglinton \$35 en magasin.

Les cours à Glasgow à la date du 29 septembre étaient pour Garthsherrie No. 1 72s.; No. 3, 61s. 9d.; No. 4, 64s.; Coltness No. 1, 72s.; Summerlee 69s.; Govan 61s., Calder 67s.

FER EN BARRE. — Les récents arrivages ont approvisionné le marché. Les existences sont maintenant amples à remplir les commandes de quelque importance qu'elles soient. Les prix sont fermes aux cotes suivantes: Staffordshire \$50 à 54, affiné \$52 à 60, écossais \$52 à \$54 et suédois \$85 à \$100.

FEUILLARD.—La demande pour cet article se continue bonne et serait beaucoup plus considérable sans la difficulté d'obtenir du fret. Les stocks sont légers et les prix fermement tenus en conséquence. On cote le feuillard à clous \$48.00 par tonneaux, à cercles \$3.00 par 112 lbs. et en feuille \$3.00 à \$3.30 par 112 lbs.

PLAQUES À BOUILLIERS.—De même que pour le fer en barre et le feuillard, les plaques à bouilliers sont en bonne demande et on renseigne de fortes transactions dans cet article. On cote de \$3.10 à \$3.30 pour marques inférieures à Thornycroft's première qualité par 112 lbs. A en juger par les fortes commandes pour ouvrages qui demanderont l'emploi des plaques à bouilliers cet article se fera rare avant longtemps.

CLOUS COUPE.—Le fer de Chicago a créé une augmentation dans la demande des clous coupés à tel point que les cloutiers qui avaient déjà plein leurs mains d'ouvrage, en sont aujourd'hui littéralement surchargés, et il est très douteux que les nombreuses commandes qui sont expédiées sur notre marché puissent être remplies. Les prix sont très fermes de \$3.35 à \$3.50 par baril.

FER BLANC.—La saison est maintenant trop avancée pour cet article qui pendant tout l'été a été très recherché et quelques minimes que soient les stocks, ils suffisent à la demande. On cote Charcoal IC \$8.50 à \$8.75; IX \$10.25 à \$10.50; DC \$7.25 à \$7.75, Coke IC \$7.25 à \$7.50.

BULLETIN FINANCIER.

RAPPORT HEBDOMADAIRE DU MARCHÉ DES FONDS DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, Oct. 1871.

Table with columns: Parts, BANQUES, Div. 6 m., Cloturant à, CHEMINS DE FER, DIVERS, MINES, ETC. Lists various banks and companies with their respective values and shares.

OBLIGATIONS, DEBENTURES, ETC.

Table listing various bonds and debentures such as 'Fonds de la Puissance', 'Obligations de Montréal', 'Debtentures de Champlain & St. L.', etc.

CHANGE.

Table showing exchange rates for 'De Banque sur Londres', 'Privée', 'Banque New York', etc.

BURNETT & THOMPSON, 64 Rue St. François-Xavier.

Vins et Spiritueux.

Table listing beer prices under 'BIRRE' and wine prices under 'EAU DE VIE'.

Table listing various cognac and brandy brands such as 'Giraud Frère', 'Chalopin', 'Bisquit, Dubouché & Cie.', etc.

Table listing 'GENIEVRE' (Gin) brands like 'Boll & Dunlop', 'DeKuyper', 'Houtman', etc.

Table listing 'OLD TOM' and 'RUM' brands such as 'Booth', 'Bernard', 'Flett', 'Jamaïque', etc.

Table listing 'VINS XERES' brands like 'Valette', 'Paul Emilio Thomas', 'Montillo', etc.

PORTO—

Table listing various 'PORTO' brands and their prices per gallon.

WHISKY ECOSSAIS—

Table listing 'WHISKY ECOSSAIS' brands like 'Ramsay', 'Bullock, La le & Cie.', etc.

WHISKY IRLANDAIS—

Table listing 'WHISKY IRLANDAIS' brands like 'Cork Distillery', 'Dunville', etc.

CHAMPAGNE—

Table listing 'CHAMPAGNE' brands like 'Moet & Chandon', 'Rœderer', etc.

ESPRIT DE VIN (Highwines) 60 degré en douane et par lot de 21 tonnes—

Table listing 'ESPRIT DE VIN' brands like 'Dow & Cie.', 'H. Corby & Fon.', etc.

Chaussures, Cuirs et Peaux.

Table listing various shoe and leather goods under 'CHAUSSURES' and 'CUIRS'.

Table listing 'CUIRS' (Leather) items like 'Cuir à Semelle', 'Cuir à Jurnais', etc.

PRAX—

Table listing 'PRAX' items like 'Peaux Vortes salées', etc.

Alcalis, Comestibles et Produits de la Ferme, &c.

Table listing 'ALCALIS' items like 'Potasse, lere', 'Perlinse, lere', etc.

COMESTIBLES—

Table listing various food items like 'Beurre, choix', 'Bacon', 'Fromage', etc.

FARINES—Par quart de 196 lbs.

Extra	6 45	à	6 50
Fancy	6 25	..	6 30
De Blé de l'Ouest	5 95	..	6 00
Canada	6 00	..	6 10
Canal Welland	6 00	..	6 10
Forté pour Boulanger	6 20	..	6 40
Superline No. 2	5 20	..	5 85
Fine	5 35	..	5 40
Midling	4 25	..	4 50
Pollard	3 50	..	3 75
Farine en poche par 100 lbs.	3 10	..	3 12
D'avoine	5 00	..	5 10
Farine en poche par 100 lbs.	3 05	..	..

GRAINS—

Blé blanc d'hiver par 60 lbs.	1 42½	à	1 43
" Rouge d'Hiver "	1 35	..	1 40
" Milwaukee, No. 1 "	1 35½	..	1 37
" No. 2 "	1 31	..	1 32½
" Chicago, No. 1 "	1 35	..	1 36
" No. 2 "	1 32	..	..
Orge par 48 lbs.	52	..	55
Pois par 66 lbs.	89	..	91
Avoine par 32 lbs.	32	..	34
Maïs par 56 lbs.	68	..	69
Graine de Lin	1 40	..	1 45
do Mil	Nominal.	..	..
do Trèfle	Manque.	..	..

POISSON—

Hareng du Labrador par quart.	4 50	à	5 00
" " "	2 50	..	2 75
" Canso par quart.	3 50	..	4 00
" " "	1 75	..	2 50
" Fumés par boîte.	20	..	30
Morue Verte par quart.	3 75	..	4 00
" " draffe.	4 00	..	Manque
" Séché par quint.	3 00	..	3 50
Maquereau No. 3 par quart.	1 75	..	2 12½
" " "	1 75	..	1 75
Saumon par quart	14 75	..	15 00
Poisson Blanc par quart.	3 50	..	Manque
" " "	3 50	..	3 75
Truite des Lacs.	Manque.	..	..
Saumon par quart.	14 50	..	15 00

Ferronnerie, Metallurgie, &c., &c.

Bêches "Amos" par douz.	11 00	à	11 00
" "Ely" "	9 50	..	10 00
" "Ponn" "	7 00	..	7 50
Fourches "Jones" "	9 50	..	11 50
" "Brown" "	9 00	..	..
Bêches "Jones" "	12 50	..	13 50
" à foie "	4 00	..	9 00
" "Brown" "	4 00	..	7 00
Haches de bucheron 3½ @ 6 lbs.	10 00	..	11 00
" supérieures "	12 00	..	14 00
" patentes "	11 00	..	13 00
" Canadiennes "	8 00	..	..
" Baie d'Hudson "	8 00	..	10 00
" à équarrir 6 @ 9 lbs.	30 00	..	35 00
Charpentiers "	24 00	..	..
avec manches "	14 00	..	..
légères "	9 00	..	..
de chasse "	8 00	..	..
Hachettes, meilleur qualité "	6 00	..	..
" à lattes "	6 00	..	..
" à pieds de biche "	8 00	..	..
Clous, coupés pour quarts à "	..	..	..
" farins par 100 lbs.	3 80	..	5 00
" meilleur qualité "	6 00	..	7 00
" à finir "	3 80	..	6 00
" rivant par lb.	0 05½	..	0 07½
" pressés "	0 06	..	0 10
Brinquettes par douz.	0 19	..	0 85
Pointes "	0 45	..	1 60
" en fer, à cordonnier, par 100 lbs	5 00	..	..
" papier d'une lb	0 06	..	..
" en zinc "	0 10	..	..
Clous à cheval par lb.	0 18	..	0 30
Marteaux de forgeron à face d'acier	0 25	..	..
acier solide "	0 40	..	..
" Maçon à face d'acier "	0 25	..	..
acier so. ido. "	0 40	..	..
" en acier par douz.	10 00	..	..
" à cordonnier "	4 00	..	6 00
" à pieds de biche "	6 00	..	..
" à pointes "	3 00	..	..
" à forgerons "	13 00	..	16 00
" de machinistes "	7 00	..	8 00
" à rivet "	4 00	..	6 00
" en fer pour forgerous "	8 00	..	11 00
" à pieds de biche et "	..	..	..
" face d'acier "	3 75	..	..
" face d'acier "	3 25	..	..
" tout fer "	2 50	..	..
Manches de Pelles "	1 60	..	..
" de fourches "	12 00	..	18 00
Pelles et Bêches "	9 00	..	12 00
" à grain "	12 00	..	..
Piques à point d'acier "	12 00	..	..
Rivets par 1000 "	..	..	..
" 8 @ 16 onces "	0 16	..	0 22
" 1½ @ 2½ lbs. "	0 25	..	0 40
" 3 @ 7 lbs. "	0 46	..	1 00
" 8 @ 16 lbs. "	1 12½	..	2 25
" étançs 8 @ 16 onces "	0 20	..	0 28
" 1½ @ 7 lbs. "	0 31	..	1 37
Fonte de Garthsherrrie par tonneau.	26	..	26 50
Coltness "	25 50	..	26 50
Autres provenances "	23 00	..	25 00
Fer en barre de Staffordshire.	50 00	..	54 00
Fer raffiné "	52 00	..	60 00
Fer en barre Ecossais "	52 00	..	54 00
Fer de Suède "	85 00	..	100 00
Kouillard à Clous "	48 00	..	50 00
" pour tonnelliers par 112 lbs.	3 00	..	3 00
Fer en feuille, meilleure marque	3 00	..	3 25
Plaques à bouilloires "	3 10	..	3 25
Plomb à tir "	6 75	..	..

Chaudières à Poasse	2 25	..	3 00
" Sucre "	2 50	..	3 75
Fournaux "	3 00	..	3 75
Chaudrons "	3 00	..	3 25
Ancres "	6 00	..	7 00
Enclumes "	7 00	..	10 00
Plomb en guisno "	6 00	..	6 50
" feuille "	6 50	..	6 75
Acier par lb.	0 14	..	0 15
" à ressort par 112 lbs.	4 50	..	7 00
Tôle Glamorgan par boîte.	3 50	..	3 75

TAB C. manufacturé par quantité de 25 boîtes on 59½ de boîtes en douane—

Fancy bright	par lb.	0 48	..	0 56
Bright	Marques	0 30	..	0 40
Mahogany	spéciales	0 17½	..	0 28
Bright	"	0 17	..	0 30
Noir, à chiquer, sucré	"	0 17½	..	0 19½
Marin	"	0 17½	..	0 19
Victoria	"	0 17½	..	0 19
Petit favori	"	0 17½	..	0 19
Diamond	"	0 16½	..	0 18½
Prince de Galles, No. 1 et 2	"	0 14½	..	0 15
" No. 2, 3 et 4	"	0 09	..	0 10
Vermicelle et Maccaroni	"	0 09	..	0 10

VENTE PAR ENCHERE DE ROBES DE BUFFLES pour le compte de la Baie d'Hudson tenue à leurs magasins à Montréal le 25 Octobre P. M.

16 Robes No. 1 Prime entière \$15.25 chaque ;
 14 do Imparfaites \$14; 50 do No. 2 Entières \$11.00; 50 do do \$10½; 175 do do \$11.00; 165 do do \$10½; 325 do No. 2 Cousues \$9½; 75 do No. 2 prime cousues \$9½; 250 do do \$9½; 20 do do \$9½; 50 do do Imparfaites \$8.50; 50 do do \$8½; 125 do do \$8.50; 917 do do \$8½; 50 do No. 3 \$8½; 25 do \$8½; 150 do do \$8½; 125 do No. 3 prime entières \$8½; 67 do do \$8½; 75 do do cousues \$11; 125 do do \$7½; 375 do do \$7½; 225 do do \$7½; 75 do do \$7½; 75 do do \$7½; 350 do do \$7½; 35 do do \$7½; 200 do do imparfaites \$6.25; 650 do do \$6.25; 75 do No. 1 d'été \$7.00; 100 do do \$6½; 75 do do \$6½; 275 do do \$6½; 85 do do \$6½; 67 do do imparfaite \$5½; 75 do No. 2 \$4½; 175 do do \$4½; 70 do do \$5.00; 100 do No. 1 vieux \$5.75; 25 do do \$5½; 50 do do \$5.25; 100 do do \$5.00; 50 do \$5½; 100 do do \$5.00; 293 do do No. 2 \$3.25; 52 do do No. 3 \$2½; 71 do. buffles No. 1 avariées \$9½; 56 do No. 2 avariées \$7½; 27 do No. 3 avariées \$5½; 145 do. mal assorties \$6.00; 68 demi robes et fendues sur le dos \$4½; 30 pièces de robes et buffles 11c.; environ 300 livres Lanières 4c. par livre; 325 lbs. parchemin 5c.

ETAT des comptes de la Banque d'Epargnes, de la Poste pour le mois d'Aout 1871, publiée en conformité de l'Acte 31 Vic., chap. 10, sec. 3.

Entre les mains du Receveur-Général tel que par le dernier état, 31 Juillet 1871.	\$2,509,407 45
Reçu des dépôts durant Aout.	\$177,913 00
Intérêt payé sur les comptes finis en Aout.	183 55
Chèques payés et se retirant en Aout.	\$98,202 27
Balance des dépôts transférés à la Banque d'Epargne du Gouvernement, Toronto, pendant Aout.	2,164 08
Entre les mains du Receveur-Général, 31 Aout 1871.	\$2,617,237 85
Fortran avarié, à par cent.	1,181,780 57
Ne portant pas d'intérêt, étant le montant entre les mains du Receveur-Général, pour recouvrer les chèques qui se trouvent en dehors.	1,161,600 00
	21,468 48

JOHN LANGTON, Auditeur.

ETAT du Revenu et des Depenses de la Puisseance du Canada pour le mois finissant le 30 Septembre 1871.

REVENU.	MONTANT.
Douanes	\$1,160,580 91
Excise	343,723 34
Département des Postes	25,371 85
Travaux Publics, y compris les Chemins de fer	122,372 00
Droits sur les estampilles pour billets promissoires	15,313 50
Divers	156,815 80
Total	\$1,824,233 06
DEPENSES	\$1,407,142 67
Surplus du Revenu	\$417,170 40

JOHN LANGTON, Auditeur.

Bureau d'Audition, OTTAWA, 2 octobre 1871.

Billets du Gouvernement en circulation et Espèces:

CIRCULATION ET ESPÈCES.	
Billets payables à Montréal	\$3,457,825 50
" payables à Toronto	2,237,020 50
" payables à Halifax	451,514 78
" payables à St. Jean	506,632 00
Total	\$6,743,532 78
Billets fractionnaires	420,590 90
Circulation Totale	\$9,164,123 68
Debentures retenues pour faire face à la Circulation	\$6,400,000 00
Espèces en réserve à Montréal	1,081,726 61
" " à Toronto	1,275,783 43
" " à Halifax	250,396 13
" " à St. Jean	150,000 00
Total	\$2,757,903 17
Deficit d'espèces	6,217 51

J. T. LE TOURNEUX,



IMPORTATEUR de Peintures de toutes couleurs, Huiles, Vernis, Verres à vitres, Mastique, Laines, Etoupe, Pinceaux, Cheminées, Collar, etc., etc. VITRES, GLACES de MIROIRS et VITRES de COULEURS COUPÉES A DEMANDE. No. 250—RUE ST PAUL—No. 250, MONTRÉAL, P. Q., PRÈS DE LA RUE ST. VINCE NT.

Le Négociant Canadien
 PUBLIÉ DANS LES INTÉRÊTS DU
COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
 PARAISSANT
LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.
L. E. MORIN & C^{ie}
 Editeurs-propriétaires.

Le Négociant Canadien est le seul journal de ce genre publié en langue française. Il contiendra les informations commerciales les plus complètes. La revue sera sous la direction spéciale de M. L. E. Morin, courtier. Son expérience et les relations qu'il doit à sa position sont de sûrs garants que cette partie du journal ne laissera rien à désirer.
 Abonnement - \$2 par an.
 Annonces - 10 cts. la ligne par insertion.
 Une remise libérale est accordée aux annonceurs à long terme.
 Les abonnements et les annonces sont reçus au bureau du journal, No. 171 rue St. François-Xavier, Bâtisse de la Gazette.

Bureau d'Audition, OTTAWA, 5 octobre 1871.

Le Négociant Canadien

MONTRÉAL, JEUDI 26 OCTOBRE 1871.

LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES CANAUX DU ST. LAURENT.

II.

Nous avons établi dans un précédent article trois points qui ne sont plus guère contestables, à savoir : 1o. L'immensité de la production de l'Ouest et de la demande européenne; 2o. L'insuffisance des moyens actuels de transport tant par la voie du canal Erie que par celle du canal Welland; 3o. Enfin, la supériorité de la route du St. Laurent sur celle du canal Erie.

Avant d'entrer dans le vif de la question de l'agrandissement des canaux du St. Laurent, nous désirons ajouter quelques autres considérations sur ce dernier point.

La différence entre Chicago, le grand entrepôt de l'Ouest, et Liverpool, se calcule comme suit par la voie de New York et par celle du St. Laurent :—

VOIE DE NEW YORK.

De Chicago à New York . . .	1520 milles.
De New York à Liverpool . .	2980 "
Total de Chicago à Liverpool	4500 "

VOIE DU ST. LAURENT.

De Chicago à Montréal	1348 milles.
De Montréal à Liverpool	2735 "

Total de Chicago à Liverpool . . . 4083 "
Ce qui donne en faveur de la voie du St. Laurent un avantage de 417 milles.

Mais ce n'est pas tout. Tandis que de Chicago à New York il faut faire 352 milles de canal avec un éclusage de 675 pieds, de Chicago à Montréal il n'y a que 71 milles de canal avec 553 pieds d'éclusage, le reste du parcours se faisant sur les eaux profondes des lacs et du fleuve.

La différence du trajet est de dix à quinze jours en faveur de la route canadienne. Le fret est en conséquence de près de la moitié moindre.

Pourquoi donc, jouissant de tous ces avantages, la voie fluviale n'est-elle pas plus favorisée par le trafic de l'Ouest ?

Il y a deux raisons. La première, nous l'avons fait connaître : c'est l'insuffisance du canal Welland, qui n'est pas assez profond pour donner passage aux vaisseaux d'un tonnage aussi fort que celui de la plupart de ceux qui font le trafic des grands lacs.

La seconde est peut-être plus puissante encore : c'est l'absence du fret de retour pour les navires qui nous arrivent chargés de grains.

New York est un grand port de mer qui est devenu le centre des importations pour l'Ouest. Il est fréquenté par la marine marchande de tous les pays du monde. Les navires y arrivent chargés des richesses de l'Europe et de l'Asie. C'est de ce centre qu'elles rayonnent ensuite vers tous les points de la circonférence. Les navires qui emportent les grains n'ont jamais manqué de cargaisons de retour.

Or, telle est la grande et véritable raison qui a fait jusqu'ici négliger la route du St. Laurent malgré son incontestable supériorité.

Il ne suffit donc plus aujourd'hui de démontrer aux Américains que nous pouvons transporter à plus bas prix et plus vite leurs grains sur

les marchés anglais; ils le savent parfaitement; mais il est encore nécessaire de leur prouver qu'il est de leur intérêt d'importer les marchandises européennes par la même voie, et de leur offrir les moyens de s'en prévaloir.

Plusieurs obstacles restent à surmonter.

Depuis longtemps la ville de Chicago travaille à décider le congrès à la proclamer port d'entrée, sans résultat jusqu'ici. Tout espoir n'est pas perdu pourtant, et les marchands sont bien déterminés à pousser les choses jusqu'au bout et à obtenir justice coûte que coûte. Déjà une certaine quantité de marchandises sont reçues en entrepôt; mais elles subissent des vérifications qui leur causent des dommages et des retards très préjudiciables. Ces inconvénients disparaîtraient si les marchandises arrivant à Montréal étaient aussitôt embarquées dans les propulseurs et expédiées directement à Chicago.

Quelques mesures ont été prises dans ce sens. Une ligne de propulseurs a été établie en rapport avec la ligne Allan, et une augmentation considérable de trafic a eu lieu dans le cours de cet été.

Tout cela ne suffira pas, tant que l'autre obstacle n'aura pas disparu; c'est-à-dire tant que les canaux n'auront pas été élargis et approfondis de manière à permettre aux vaisseaux de 1000 tonneaux de les traverser sans encombre.

Voici comment s'exprimait à ce sujet la chambre de commerce de Hamilton :—

« La capacité des navires adaptés aux dimensions agrandies des écluses serait la même que celle des navires qui fréquentent la rive américaine des lacs d'en haut, savoir : de 230 à 250 pieds de long, 30 à 34 pieds de bau, avec un tirant de 12 pieds et une capacité de 30,000 minots de blé. Actuellement, les propulseurs de première classe, jaugeant de 450 à 500 tonneaux et pouvant transporter 15,000 minots de grain sur le canal Welland, peuvent prendre le fret de Chicago à Montréal à raison de 12½ cents par minot, et font ainsi un commerce profitable; or, si les écluses étaient agrandies jusqu'aux dimensions proposées, les vapeurs et les voiliers de la capacité de 30,000 minots pourraient, avec avantage, faire le commerce entre les lacs d'en haut et Montréal; de plus, on pourrait alors s'attendre raisonnablement à une réduction d'eau moins 12½ pour cent sur le tarif actuel du fret. Avec des vapeurs des dimensions proposées qui feraient le commerce entre les lacs d'en haut et Montréal, non-seulement la grande masse des produits du bassin des lacs trouverait un débouché jusqu'au St. Laurent, mais des cargaisons de retour, composées de fer, sel, saïence et autres articles pesants, trouveraient leur voie vers l'intérieur par la même route. Les navires océaniques apportent actuellement le fer à Québec, et cet article est transporté par eau jusqu'à Chicago, à raison de \$3.50 la tonne, même avec toutes les imperfections de notre système actuel; et si l'on considère que le prix de transport par chemin de fer, sur la même distance, est d'environ \$10 la tonne, il semble impossible que les chemins de fer puissent jamais opposer une concurrence sérieuse aux navires. Dans la concurrence que nous avons nécessairement à faire, il est de toute importance qu'on évite les transbordements nombreux; c'est en profitant de tous les avantages naturels à notre disposition et en nous mettant à l'œuvre de cœur et d'âme que nous donnerons à la voie du St. Laurent une supériorité incontestée sur celle de Buffalo, Oswégo et New-York, et que nous ferons ainsi de nos grands cours d'eau intérieurs les débouchés du commerce de l'Europe sur ce continent. La population du Canada doit se montrer l'intelligente gardienne de tant d'avantages et veiller à ce que les Américains

des côtes des grands lacs puissent librement utiliser les canaux de Welland, du St. Laurent et de Lachine, en vue de développer l'norme commerce de céréales qui se fait entre l'ouest et l'Atlantique. Gardons-nous, par une législation imprudente, comme le violent système fiscal de nos voisins, d'entraver le développement d'un commerce qui devra éclipser par ses proportions toutes les tentatives du passé et aller au-delà de toutes les espérances qu'on a pu jamais fonder sur l'avenir.»

Pour arriver à donner au canal Welland les dimensions voulues, c'est à dire donner aux écluses 270 pieds de longueur, 45 de largeur, et 12 pieds d'eau sur les seuils, il sera nécessaire d'exécuter d'immenses travaux que la commission des canaux énumère comme suit :—

- 1o. Construire un nouveau canal entre Port Dalhousie et Thorold.
- 2o. Exhausser les écluses, levées et réservoirs du canal actuel de manière à donner 12 pieds d'eau sur les seuils.
- 3o. Approfondir les havres de Port Colborne et Port Dalhousie à 15 pieds, de manière à offrir un abri sûr aux vaisseaux tirant 12 pieds d'eau.
- 4o. Élargir et approfondir le canal principal entre Thorold et Port Colborne à 100 pieds de fond, et 13 de profondeur.
- 5o. Construire une seconde écluse à Port Colborne afin d'admettre plus d'eau dans le canal.
6. Baisser le tablier de l'aqueduc de deux pieds, et peut-être construire un autre aqueduc à côté de celui-ci, afin d'offrir un libre passage à l'eau pour alimenter le double jeu d'écluses depuis Thorold en descendant.

La commission évaluait le coût approximatif de ces divers travaux à la somme de \$6,580,000. Mais l'agrandissement du canal Welland ne servirait de rien si en même temps des dimensions égales n'étaient données aux canaux du St. Laurent.

Or l'amélioration de ceux-ci est évaluée par les commissaires à \$4,500,000. C'est donc en réalité une dépense de \$10,000,000 qui est recommandée par la commission pour attirer ici le commerce de l'Ouest en passant par le canal Welland.

Reste à savoir si pour une somme égale ou un peu plus forte il ne serait pas possible de trouver une autre route plus courte et conséquemment plus avantageuse; et s'il ne faudrait pas exiger des Américains quelque adoucissement à leurs lois de navigation, comme la permission pour les vaisseaux canadiens de faire le cabotage dans tous les ports des lacs.

Comme cet article est déjà assez long, nous terminerons cette étude dans un prochain numéro.

RENAISSANCE DE QUEBEC.

On a beaucoup parlé de la décadence de Québec, de son apathie, et l'on a eu jusqu'à un certain point raison.

Plusieurs causes ont contribué à retarder ses progrès.

La substitution du fer au bois dans la construction des navires lui a porté le premier coup qui a été le plus sensible.

L'industrie de la construction des navires y avait pris une extension considérable. Des centaines de vaisseaux sortaient annuellement de son port, se vendaient à bon prix en Angle-

terre, enrichissaient les capitalistes et nourrissaient une population ouvrière forte et nombreuse.

La demande ayant cessé en grande partie le nombre de navires construits diminua jusqu'à ce qu'enfin il atteignit les dernières limites de la décadence. Aujourd'hui c'est à peine si vingt-cinq à trente embarcations sortent des chantiers.

Le taux des gages a diminué dans la même proportion, si bien qu'à la fin les ouvriers durent travailler à des prix de famine. Un grand nombre s'éloignèrent, les uns venant à Montréal et les autres prenant la route des États-Unis.

Puis vinrent les désastreux incendies qui détruisirent en partie les faubourgs de St. Roch et de St. Sauveur, habités principalement par les ouvriers.

Malgré les secours expédiés si généreusement du Canada et d'Angleterre, beaucoup de familles se trouvèrent ruinées, dans l'impossibilité de rebâtir leurs demeures détruites et de remplacer leur ménage incendié.

Dans ces circonstances encore, bon nombre de braves ouvriers durent partir avec leurs familles pour aller ailleurs chercher des moyens de subsistance.

Ces désastres successifs avaient jeté la défiance et le découragement dans tous les esprits. Personne n'osait risquer ses capitaux dans aucune grande entreprise, crainte de les voir absorbés dans quelque nouvelle catastrophe.

Pendant ce temps-là, Montréal déployait toutes ses ressources, tentait avec succès toutes les aventures, et attirait dans son sein une population et des richesses considérables. Les capitaux s'y concentraient rapidement; de nouvelles entreprises jaillissaient d'un jour à l'autre, la valeur de la propriété foncière augmentait dans une proportion magnifique, le creusement du lac St. Pierre et des canaux en faisait l'entrepôt naturel du commerce de l'Ouest avec l'Europe. Cependant, la réaction, pour être lente, n'en devait être que plus sûre à Québec. Dans un banquet qui lui fut donné au Club Stadacona, Sir G. E. Cartier montra aux capitalistes quelles ressources ils pourraient tirer de la position de la ville, des magnifiques pouvoirs d'eau qui l'entourent et du bas prix de la main-d'œuvre.

Un généreux esprit d'émulation surgit de toutes parts. Bientôt on ne parla plus que de compagnies manufacturières, de chemins de fer, etc. Un comité se chargea de faire connaître les industries qui existaient déjà; celles qui pourraient être exploitées avec profit.

En peu de temps il s'établit une manufacture de caoutchouc, une manufacture de meubles, une manufacture d'instruments aratoires; des manufactures de chaussures, etc. La compagnie du chemin à lisses de Gosford, celle du chemin de Lévis et Kénébec s'organisèrent. La première eut bientôt terminé sa voie qui est aujourd'hui en pleine opération.

Enfin la compagnie du chemin de fer du Nord s'efforça de mener à bonne fin son entreprise.

Ce sont là des signes d'une vigoureuse renaissance que nous saluons avec le plus vif plaisir.

La prospérité de Québec peut et doit être grande.

Placé au centre d'un immense district fertile, riche en mines et en forêts, capitale de la pro-

vince, possédant un des plus beaux ports d'Amérique, cette ville a certainement tout ce qu'il faut pour devenir grande et prospère. La province, bien plus, la puissance entière, est intéressée à ce qu'elle le soit; car nous sommes tous solidaires, et quand le malaise se fait sentir quelque part, tout le corps s'en ressent.

Que les citoyens de Québec continuent donc à développer les ressources que leur offre la belle position qu'ils occupent, et avant longtemps leur ville aura reconquis son antique splendeur.

NOUVEAU CHEMIN DE FER.

La fin de la semaine dernière a été témoin de l'ouverture d'une ligne importante de chemin de fer connue sous le titre ambitieux d'*Européen et Nord-Américain*. Le but de cette entreprise est tout indiqué dans son titre. Il s'agit de détourner de New York pour rejeter sur Boston une partie importante du commerce de l'Europe avec l'Amérique.

Le projet consiste dans la construction d'une ligne de chemin de fer entre Halifax et le réseau des États de l'Est. Une des extrémités s'appuie sur le port d'Halifax, tandis que l'autre donne la main aux voies ferrées américaines à Bangor, dans le Maine.

La route est terminée entre St. Jean et Bangor. Il ne reste plus à compléter que la partie qui doit relier le Nouveau Brunswick à la Nouvelle Ecosse. On compte que les travaux seront terminés l'année prochaine. Alors la ligne aura 466 milles de longueur.

Halifax n'est qu'à six jours et demi de Valentia, en Irlande. On calcule que les importations destinées aux marchés européens, au lieu de prendre le chemin de New York, se rendront à Halifax, où les marchandises seront embarquées à bord des convois et transportées en un jour dans les États-Unis. Les produits américains destinés à l'exportation prendront aussi cette route, enlevant ainsi à New York une partie importante de son commerce maritime.

La nouvelle route aura probablement un autre effet: celui d'attirer aux États-Unis le commerce des provinces du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Nos marchands auront en ce cas de nouveaux et formidables concurrents à rencontrer sur les marchés des provinces sœurs, et ce n'est qu'à force d'énergie qu'ils parviendront à maintenir leur terrain.

Le chemin de fer Européen et Nord Américain a été projeté en 1854 par M. Wilmot, aujourd'hui lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Longtemps, on le traita comme un rêve, et ce n'est qu'à force de persévérance et d'énergie que les obstacles redoutables qui s'opposaient à l'entreprise furent enfin vaincus et surmontés. Deux compagnies furent organisées, dont l'une devait construire la section américaine et l'autre la section canadienne du chemin. Pendant l'exécution des travaux, bien des doutes surgirent, bien des difficultés se présentèrent. Mais enfin, tout est bien qui finit bien. Et le chemin de fer Européen et Nord Américain est maintenant un fait accompli.

Nous savons quel est son but et quels seront ses résultats immédiats. Ce n'est pourtant encore qu'un anneau dans une grande chaîne destinée à révolutionner les voyages océaniques. Il s'agit maintenant de la construction d'une voie ferrée d'Halifax au cap Breton, et d'une autre à travers la longueur entière de l'Île de Terre-Neuve.

St. Jean de Terre-Neuve n'est qu'à 1600 milles des côtes de l'Irlande. C'est un trajet de quatre jours et demi. On évite tous les récifs des côtes qui ont été fatals à tant de navires américains et canadiens. Un capitaliste a écrit à ce sujet au *World* de New York:

Nous aurions en ce cas la route la plus courte et la plus sûre pour le fret et les passagers entre l'Europe et l'Amérique, à travers notre île. La distance entre St. Jean et Valentia, Irlande, n'est qu'un peu plus de 1600 milles. De rapides steamers peuvent faire ce trajet en quatre jours et demi à cinq jours. La traversée océanique propre deviendrait en ce cas une petite affaire n'entraînant pas plus de risques que celle de la Manche. Les dangers provenant de la brume et des récifs qui bordent les milliers de milles des côtes américaines, et à cause desquels tant de vaisseaux ont péri, seraient évités. Après une course de quatre à cinq jours, les passagers d'Europe venant à St. Jean, sauteraient dans un convoi, jouiraient du plaisir de contempler un pays nouveau très pittoresque, et en 24 heures arriveraient à Shippegan où un embranchement du chemin de fer intercolonial les expédierait en tout-endoit du Canada ou des États-Unis en quelques heures. Et ce n'est pas un roman, M. Fleming, cet ingénieur distingué, a été le premier à suggérer cette route et à lui donner son approbation. Il pense que l'entreprise paierait et qu'elle monopoliserait une grande partie des malles et du trafic de l'Europe et de l'Amérique.

Il ne pense pas que sa réalisation se fasse attendre, et il croit qu'une ligne quotidienne de vapeurs océaniques trouverait beaucoup d'emploi. La malle et les passagers de Londres arriveraient à New-York en sept jours, à Chicago en huit jours et à San Francisco en douze jours. Quand le pacifique canadien sera construit, cet anneau en sera le complément naturel et son terminus sera à St. Jean, Terre-Neuve. Une ligne de steamers d'un port de la Colombie britannique à la Chine ou au Japon, une autre en Australie fourniraient les moyens de faire passer le trafic de l'Asie et de l'Australie avec l'Europe à travers notre île.

Ce projet tout grandiose qu'il paraisse, n'a pourtant rien d'exagéré. Il n'est pas douteux qu'il y aura bientôt une ligne régulière de steamers entre Halifax et Liverpool. Avant longtemps le chemin de fer intercolonial sera terminé. Un voyageur pourra prendre le convoi à Montréal, se rendre à Halifax en moins de deux jours, prendre le steamer et arriver à Liverpool dans l'espace de six à sept jours, donnant au moins trois jours d'avantage sur le trajet actuel, et le double s'il s'embarquait à Terre-Neuve.

Si le chemin de fer de St. Jean, N. B. à la Rivière du Loup, se construit, la route sera encore plus courte et les avantages plus considérables.

Ces faits sont de nature à produire un grand changement dans les relations du commerce intercolonial. Il n'est que temps pour Montréal d'étudier la question sous ses divers aspects et de parer aux conséquences. Halifax menace de devenir le grand centre du commerce canadien avec l'Europe et quelq'excellente que soit la position de Montréal, elle doit surveiller d'un œil attentif les projets ambitieux de tous ses rivaux.

UN AUTRE PONT VICTORIA.

L'hon. John Young nous adresse deux lettres sur une question de la plus grave importance et du plus haut intérêt. Il ne s'agit de rien moins que de jeter un nouveau pont à travers le St. Laurent.

Comme nous désirons mettre nos lecteurs au

courant de ce projet, nous analysons la première lettre et nous donnons en entier la seconde qui est bien la plus intéressante en ce qu'elle nous fait connaître les détails de l'œuvre projetée.

Dans un premier écrit l'Hon. John Young raconte comment le pont Victoria fut construit. Quand il en émit l'idée en 1846, on le traita d'insensé. Treize ans plus tard, le pont était construit, et dans les onze ans écoulés, de 1859 à 1870, le commerce et la propriété cotisée de Montréal avaient plus que doublé. En effet, pendant qu'en 1859 les arrivages de grains et de farine à Montréal équivalaient à 3,750,000 minots, en 1870 ils étaient de 13,190,798 minots.

En 1859 la valeur cotisée de la propriété était de \$26,800,296. En 1870 elle était de \$50,559,840.

En 1859 le tonnage océanique de ce port était de 94,660 tonnes, en 1870 il était de 316,846 tonnes.

En 1859, les revenus du havre étaient de \$79,714; en 1870 de \$169,787.

L'année dernière on a expédié de cinq ports des lacs une quantité de grains équivalant à 122,000,000 de minots, tandis qu'en 1859 l'exportation des mêmes produits des mêmes ports n'était que de 67,000,000 de minots.

« Il faut aussi se rappeler, continue M. Young, qu'un dixième seulement de la terre de ces Etats de l'Ouest est occupé et que la partie Nord-Ouest de l'Amérique Britannique du Nord a une superficie, au-delà du 98^e méridien et au-dessus de la 43^e ligne parallèle, égale à celle des Etats-Unis situés à l'Est du Mississippi, et toute entière parfaitement adaptée à l'agriculture. Jetez un regard sur la grande vallée de l'Outaouais et sur le commerce qui, j'espère pouvoir le démontrer, se déversera inévitablement par cette voie de l'océan pacifique, et sur son immense commerce de bois; et les plus défiant même devront reconnaître que j'ai de bonnes raisons de croire qu'un nouveau pont est nécessaire à Montréal, pour relier les chemins de fer de la Nouvelle Angleterre à ceux du Bas-Canada. »

Voici maintenant la lettre dans laquelle notre honorable correspondant développe tout son plan. Nous la recommandons fortement à l'attention du commerce du Canada tout entier.

Au Rédacteur du Négociant Canadien :

MONSIEUR, — Dans une lettre antérieure, j'ai donné le récit historique du premier pont qui a été jeté sur le St. Laurent et j'ai fait allusion aux avantages que cette œuvre et le Grand Tronc ont conférés au Canada et au commerce de cette ville. J'ai donné aussi quelques statistiques qui font voir que les arrivages de farines et de grains, la propriété cotisée de cette ville, les revenus et le tonnage maritime de son port ont plus que doublé durant les dernières onze années, et j'ai exprimé l'opinion que, l'augmentation de onze années prochaines devant être beaucoup plus considérable, la construction d'un nouveau pont sur le St. Laurent devenait une nécessité impérieuse en vue des chemins de fer de Québec, d'Ottawa et de ceux de l'Ouest.

En 1854, j'ai proposé et présenté au Parlement une pétition que j'ai lue au milieu des éclats de rire de mes collègues, demandant la construction d'une voie ferrée de l'océan pacifique à l'océan atlantique, via la rive sud du Lac Supérieur, traversant au saut Ste. Marie, descendant la vallée de l'Ottawa jusqu'à Montréal et delà se rendant sur le rivage de l'Atlantique. Six personnes seulement signèrent cette requête. Sir A. T. Galt et moi-même sommes les seuls signataires survivants.

Je mentionne ce fait pour marquer le grand changement d'opinion qui s'est opéré depuis quelques années; car aujourd'hui la compagnie

du Pacifique septentrional a construit plusieurs centaines de milles de son chemin depuis Duluth, sur le Lac Supérieur, et elle pousse énergiquement les travaux vers le pacifique. Il est vrai que cette voie ferrée est construite sur le territoire américain. On propose cependant d'en construire une parallèle totalement sur le territoire canadien, partant du St. Laurent à Québec et Montréal traversant la vallée de l'Ottawa, passant au nord du Lac Nipissing et du Lac Supérieur pour aboutir à Bute Inlet sur le Pacifique.

Considérant les relations amicales qui nous lient aux Etats-Unis ainsi que la valeur et le besoin que nous avons du capital qu'il nous faut pour perfectionner notre système de canaux et développer les vastes ressources de la Puissance qui abonde par tout, il faudrait réfléchir sérieusement sur la question de savoir si en vue de la construction du Pacifique Septentrional, il ne vaudrait pas mieux disputer pour un certain nombre d'années les constructions d'un ligne parallèle et rivale sur le territoire canadien. Ne vaudrait-il pas mieux faire des embranchements partout où ils seraient nécessaires vers la ligne américaine, en épargnant l'immense dépense que nécessiterait la mise en opération de notre ligne rivale, qui passerait à travers un pays inhabité, et sans autre raison que le fait qu'elle se trouverait sur le territoire britannique?

Le chemin du pacifique septentrional qui aboutit au Lac Supérieur doit traverser le Minnesota au sud de ce Lac. Ne serait-il pas plus sage, au lieu de construire la ligne projetée sur la rive nord jusqu'au pacifique, de rencontrer la ligne américaine par un pont au saut Ste. Marie et delà avoir un chemin presque direct au sud du Lac Nipissing à travers la vallée de l'Ottawa jusqu'à Montréal et Québec?

L'océan pacifique se trouverait ainsi relié par chemin de fer avec Montréal, Québec, Halifax, St. Jean, Portland, Boston et New-York, tandis que le port de Montréal se trouverait 300 milles plus près du Pacifique, par la ligne d'Ottawa, que tout autre port de l'Atlantique.

Si j'ai raison dans ce que je dis de l'avantage de rencontrer le Pacifique septentrional actuellement en construction au saut Ste. Marie, pourquoi risquer toutes les chances commerciales de cette ligne pour une autre, qui comme l'Intercolonial, peut avoir des raisons militaires, mais que l'inconvénient d'être 250 milles plus long, de cette ville à Halifax que toute autre ligne par les Etats-Unis, aurait du faire abandonner.

Laissons de côté la question de savoir si la route projetée devrait être via le saut Ste. Marie et la rive sud du Lac Supérieur, ou si elle devrait suivre plein nord depuis le Lac jusqu'au pacifique; dans tous les cas, la route de la vallée de l'Ottawa par Pembroke, Hull, Ste. Thérèse ou St. Jérôme pour Montréal est la plus courte et la meilleure.

Si, cependant, il n'y avait que le Pont Victoria qui traverserait le St. Laurent, il serait impossible de l'atteindre par ce que le chemin d'Ottawa, pour éviter la Montagne de Montréal, serait obligé de faire un détour depuis le nord jusqu'à Lachine; et si cela était possible, Ste. Thérèse, St. Jérôme et toute la contrée au nord depuis St. André n'aurait pas de facilités de chemins de fer; le Pacifique ne pourrait se relier au chemin de la rive nord excepté par le moyen des quais étroits et encombrés du Havre. Cela doit sauter aux yeux de tout le monde.

Le pont Victoria actuel accommode naturellement le commerce de la vallée du St. Laurent, des lacs Ontario, Erie et Michigan, et tandis qu'un commerce considérable devra toujours suivre cette direction, en augmentant de valeur à mesure que les voies d'eau seront améliorées et complétées, elle ne peut répondre aux besoins de la partie du commerce du nord-ouest et de la vallée de l'Ottawa.

Je crois aussi que le chemin de fer de la rive nord de Montréal à Québec sera bientôt un fait accompli. Il ne peut y avoir de pont de chemin de fer à Québec, et considérant les énormes proportions du commerce de bois du St. Maurice et des autres rivières de la rive nord où

des moulins existent et qui fourniraient beaucoup de fret au chemin de fer pour les marchés américains, il semble absurde d'exiger que ce fret soit transporté à ou près de Lachine, de manière à atteindre le niveau du pont Victoria. Il est vrai qu'on pourrait percer un tunnel à travers la Montagne, mais il y a une limite au trafic sur ce Pont.

Un convoi prend ordinairement dix minutes pour le traverser; cela donne 144 convois en 24 heures. Sans doute que la rapidité peut être plus grande; mais pas beaucoup encore, et comme je suis informé que près de 100 convois y passent déjà quotidiennement, on verra qu'en vue de tous les faits mentionnés plus haut, et de l'accroissement de notre commerce futur à travers la vallée du St. Laurent ainsi que par le pacifique septentrional et le chemin d'Ottawa, le pont Victoria n'y suffira pas, et qu'en conséquence un second est devenu nécessaire.

De ce qui précède et qui ne peut être contesté, je conclus que la meilleure route pour atteindre Montréal par le nord sera par le côté est de la montagne et de relier les chemins de fer du pacifique, de Québec et d'Ottawa avec le réseau américain sur la rive sud, et que pour cela un pont est nécessaire.

Quand le projet du pont Victoria fut agité en 1846, on prétendit que le meilleur site était l'île Ste. Hélène, tandis que d'autres se prononcèrent pour un tunnel. Mr. Charles Legge, ingénieur civil, à qui son expérience dans la construction du pont Victoria prête une grande autorité en cette matière, a choisi un site différent. Il a fait dernièrement l'exploration d'un tracé. Il m'a rapporté qu'en laissant le côté nord, vis-à-vis la rue Fullum, et se dirigeant de là vers l'île Ronde, puis vers la rive sud, un peu en bas de l'île Ste. Hélène, on ne rencontre aucune difficulté insurmontable de construction.

Le courant Ste. Marie, ou le chenal navigable du St. Laurent, possède une largeur de 1450 pieds avec une profondeur maxima de 30 pieds. Il sera traversé par un tube de fer galvanisé, supporté par des piliers de pierre massifs, s'élevant à 120 pieds au moins au-dessus du niveau du fleuve, pour permettre aux vaisseaux océaniques de passer sans encombre. L'arche au-dessus du chenal aurait 340 pieds, tandis que les ouvertures de chaque côté auraient 24 pieds chacune. De l'île Ronde à la rive sud, au-dessus du chenal non-navigable du fleuve, le pont se composerait de 26 arches de 200 pieds chacune, de fer ou de bois, appuyées sur des piliers de pierre.

Du côté nord, le niveau du pont descendrait au niveau du terrain par une succession d'arches et joindrait le chemin de colonisation et celui de la rive nord.

De chaque côté de la partie tubulaire du pont, il y aurait des chemins pour voitures, de dix pieds de largeur, suspendus par des crochets placés au sommet du tube, pour la facilité du trafic ordinaire de voitures, tandis que le dessus du tube et des chemins de voitures serait couvert de planches et donnerait un passage de 36 pieds d'un bout du pont à l'autre.

Sur cette voie des lisses pourraient être posées sur lesquelles la compagnie des chars urbains transporterait ses passagers, donnant accès par une ligne transversale à l'île Ste. Hélène, en toute saison de l'année, au cas où cette île deviendrait — comme cela devrait être — un parc public pour le peuple.

Les piétons pourraient aussi se servir de cette route pour traverser le fleuve.

Durant six à huit semaines de l'année, le printemps et l'automne, quand il devient impossible de traverser le fleuve en bateau et en voiture, ce chemin offrirait les facilités nécessaires pour relier la ville à la rive sud.

Dans toutes les saisons de l'année, des milliers de citoyens se prévaudraient de ce pont dans le but de contempler le magnifique panorama dont on jouirait de cette position élevée.

La largeur totale du fleuve à ce point est d'environ 6,800 pieds, soit 2,4 0 pieds plus étroite que le pont Victoria et du viaduc construit du côté de Montréal. Cependant la

largeur totale du pont serait à peu près la même, mais il coûterait bien moins cher.

Le chemin de colonisation se reliant à Montréal avec le Vermont Central et les autres lignes américaines, au moyen du pont projeté et continuant jusqu'à Hull et Pembroke, s'unissant au *Canada Central* et continuant par la meilleure ligne et la plus directe jusqu'au sault Ste. Marie où il rejoindrait le Pacifique septentrional, donnerait une ligne presque directe du Pacifique à Montréal et à l'Océan Atlantique de 500 milles plus courte que par toute autre voie existante.

Les lisses du chemin de colonisation et de celui de la rive nord seraient naturellement amenées au niveau de la ville et du fleuve, ce qui nécessiterait une extension considérable du Havre vers la baie d'Hochelega pour y déposer le bois et autre fret.

Telle est la courte esquisse du nouveau pont à travers le St. Laurent; mais je ne puis laisser ce sujet qui affecte si fort tous les intérêts, sans exhorter encore une fois, qui sera peut-être la dernière, mes concitoyens de donner plus de facilités dans le Havre qu'il en existe maintenant. Les perspectives actuelles du commerce de Montréal le requièrent absolument.

Dans une autre lettre je dirai aux citoyens de Montréal ce qu'ils doivent faire pour donner au Havre les dimensions nécessaires s'il veulent que leur ville continue de garder la place prédominante qu'elle occupe aujourd'hui.

Montréal 18 oct. 1871.

Tout à vous,
Jules YONGE.

LE NÉGOCIANT CANADIEN.

OPINION DE LA PRESSE.

(Du *Journal de Québec*).

Nous nous empressons de souhaiter la bienvenue à un nouveau confrère, le *Négociant Canadien*. Comme son nom l'indique, c'est une feuille publiée dans les intérêts du commerce et de tout ce qui s'y rattache. La naissance de cette feuille coïncide avec la réveil qui se fait partout dans notre province, avec la fondation des chambres de commerce rurales, avec l'établissement d'une foule de manufactures et la mise à exécution d'une foule de projets dont la réalisation triplera le mouvement commercial et industriel du pays.

Le *Négociant* a donc trouvé sa place marquée à l'avance au milieu de la presse canadienne, et il répondra aux nouveaux besoins de notre population. Il est évident qu'au point de vue du commerce et de l'industrie, nos compatriotes ne tiennent pas le haut du pavé dans nos villes. Ce n'est que par exception que nous voyons figurer les noms de quelques-uns d'entre eux, dans les régions les plus élevées du monde des affaires. D'où vient cette infériorité? Du manque de connaissances, qui fait que des esprits naturellement bien dotés, sont obligés, faute d'informations, de suivre les sentiers battus, de tourner dans le même cercle d'opérations commerciales.

Comment pourraient-ils se lancer dans les grandes opérations commerciales, sans avoir ces connaissances qui font percevoir les changements à la veille de s'opérer sur les marchés, les fluctuations qui déterminent les hausses et les baisses dans les prix. Ce qui donne une supériorité à une foule de marchands d'autres nationalités, c'est qu'ils ont puisé leur instruction commerciale en Angleterre, se sont brisés à toutes les difficultés que présente la science des affaires et ont entre leurs mains des publications qui leur fournissent les renseignements et les connaissances que le nouveau journal devra fournir à nos compatriotes.

Notre position dans la Confédération nous fait un devoir de nous efforcer d'accroître notre part d'influence; et, à coup sûr augmenter la richesse individuelle, c'est créer une nouvelle puissance. Or, parmi les moyens d'arriver à la fortune et à l'influence, il n'y en a pas de plus rapides que le commerce et l'industrie. Il faut qu'un bon nombre d'entre nous se persuadent de l'importance de ces vérités et passent de là à l'action.

(Du *Courrier de Brantford*).

Nous avons reçu le premier numéro d'un

nouveau journal hebdomadaire, qui paraît sous le titre de *Négociant Canadien*. M. E. L. Morin en est le Rédacteur.

Cette feuille est publiée uniquement dans les intérêts du commerce et de l'industrie. Elle devra fournir de grands avantages à la classe commerciale et industrielle, qui nous l'espérons, saura l'apprécier et l'encourager.

Nous souhaitons à notre confrère succès et prospérité.

(Du *Bulletin de New York*).

Nous venons de recevoir le premier numéro du *Négociant Canadien*, le premier journal commercial publié en langue française au Canada. Nous souhaitons une cordiale bienvenue à ce nouveau confrère, auquel nous serons heureux d'emprunter tout ce qui sera de nature à intéresser nos lecteurs.

(Du *Franco Canadien*).

LE NÉGOCIANT CANADIEN.—Tel est le titre d'une nouvelle publication fondée, à Montréal, par MM. L. E. Morin & Cie.

Le but de cette publication est de combler une grande lacune qui a toujours existé dans le journalisme Canadien Français. Nos journaux presque exclusivement consacrés à la politique ou à la littérature, ont, jusqu'à ces derniers temps, fait du commerce un hors d'œuvre. La revue des marchés, la statistique financière et industrielle, en un mot toutes les matières et informations, arides peut être, et peu attrayantes pour certains lecteurs, mais indispensables aux hommes d'affaires, ne se trouvaient fidèlement reproduites que dans les grands journaux anglais. Il en résultait que les marchands canadiens français n'avaient d'autre recours, pour se tenir au courant des affaires, que de s'abonner à ces journaux; et, prenant peu à peu l'habitude d'y trouver leur compte, ils finissaient par les recevoir à l'exclusion des feuilles publiées dans leur propre langue.

On comprend le désavantage, à tous les points de vue, d'un pareil état des choses. Perdant graduellement l'habitude de traiter de leurs affaires en français, quelques uns de nos hommes d'affaires finirent par oublier que le français est leur langue maternelle; leurs transactions journalières, même avec des canadiens-français, leurs comptes, correspondances etc., tout cela ne leur paraît pouvoir se faire convenablement qu'en langue anglaise.

Insensiblement le commerce canadien-français a perdu sa physiologie propre; il s'est effacé, au lieu de prendre la place importante qui lui appartient aujourd'hui dans notre pays.

Il fallait, pour rétablir les choses, prouver aux marchands canadiens français que leur langue est aussi propre au commerce que la langue anglaise; leur démontrer, en outre, qu'une feuille française peut, sous une direction habile, les renseigner aussi correctement et aussi ponctuellement qu'une autre.

C'est cette tâche que vient d'entreprendre M. L. E. Morin, courtier de Montréal, déjà connu par ses excellentes revues commerciales publiées dans le *Pays* et la part importante qu'il a prise dans l'établissement des nouvelles Chambres de Commerce.

Les hautes capacités commerciales de ce monsieur, ses relations d'affaires et ses connaissances économiques sont autant de garanties du succès que nous lui souhaitons cordialement.

L'abonnement n'est que de deux piastres par an.

(De *l'Opinion Publique*).

LE "NÉGOCIANT CANADIEN".—C'est un nouveau journal dont nous venons de recevoir le *Prospectus* avec plaisir. Après ce que nous avons écrit depuis deux ans en faveur du développement de nos ressources commerciales et industrielles, il est inutile de dire que ce nouveau journal aura nos sympathies, s'il est rédigé comme il doit l'être et comme il le sera sans doute. Le nom de M. Morin en est la garantie. Il fait des connaissances considérables et de fortes études pour discuter les questions importantes qui se rattachent au commerce et à l'industrie. Dans tous les cas, c'est une publication que tous les marchands et industriels canadiens devront avoir à cœur de soutenir.

(Du *Messenger de Soré*).

LE "NÉGOCIANT CANADIEN".—Nous avons reçu ces jours derniers le numéro prospectus de cette intéressante publication, fondée et rédigée par

M. L. E. Morin, à Montréal, très avantageusement connu comme écrivain pratique en matières commerciales.

Le *Négociant* n'est pas un journal politique; c'est une feuille hebdomadaire uniquement consacrée aux affaires commerciales, industrielles et financières. L'abonnement n'est que de \$2 par an. Nous souhaitons à notre nouveau confrère tout le succès qu'il mérite, et nous avons la certitude que les marchands canadiens comprendront assez leurs intérêts pour lui accorder leur patronage.

(Du *Daily Spectator*).

Le *Négociant Canadien* est un nouveau journal commercial français qui vient de paraître à Montréal. C'est le seul journal commercial au Canada, qui soit publié dans la langue française. Il est publié par MM. L. E. Morin & Cie. à \$2.00 par année.

A en juger par le caractère des articles contenus dans le numéro que nous avons sous les yeux, nous devons dire qu'il sera un digne représentant des intérêts commerciaux du pays au milieu d'une classe de lecteurs qui, jusqu'à présent a dû s'en rapporter aux journaux d'informations générales publiées en cette langue. L'article du second numéro sur le commerce international et les canaux du St. Laurent est bien écrit.

UN PROJET GIGANTESQUE.

Ceux qui suivent les efforts tentés de toutes parts pour améliorer les voies de communications et rapprocher les peuples les uns des autres, n'ont pas manqué de s'intéresser au projet de relier l'Atlantique au Pacifique par un canal maritime. Depuis de longues années le gouvernement américain fait faire des explorations tantôt à l'Isthme de Darien, tantôt dans le Tehuantepec et tantôt dans le Nicaragua; mais toujours sans succès. Les chaînes de montagnes géantes qui les traversent rendent toute tentative de percement impossible. Dernièrement encore, des explorateurs sont revenus découragés assurant qu'il fallait définitivement renoncer à l'entreprise.

Cependant, le *Courrier de San Francisco* nous arrive avec une longue lettre d'un ingénieur français, M. Lucien de Puydt, qui prétend avoir trouvé dans l'Isthme de Darien un passage facile et peu coûteux entre les deux océans.

Depuis dix ans M. de Puydt travaille à résoudre le problème qui avait jusque-là embrouillé tous les savants. Il a fait de nombreux voyages d'explorations et consommé une partie de sa vie en infatigables recherches.

Il discute soigneusement dans sa lettre la topographie des lieux, démontre les erreurs des ingénieurs américains, les difficultés invincibles qu'ils ont rencontrées, les échecs qui les attendent encore dans le Tehuantepec et le Nicaragua.

Enfin il raconte dans les termes suivants les circonstances qui l'ont amené à découvrir le secret, et il expose son plan, ainsi que les hautes approbations qu'il a reçues. Voici comment il s'exprime:

En 1860-1861, j'entrai dans le Darien par le golfe de San Miguel (Pacifique) et, après avoir exploré les rivières Savanna, Lara, la Paz, Chucunaga, après avoir reconnu l'impossibilité d'une coupure dans la Cordillère du Nord, à moins de l'établissement de barrages et de nombreuses écluses dont l'alimentation en tous temps était au moins très douteuse, j'abandonnai mes études de ce côté, remontai le large et profond fleuve Tuira, artère principale de l'un des plus beaux réseaux hydrographiques que j'aie vus, et, m'avancant par la vallée du Pucro et du Paya, je me rendis compte des conditions exceptionnelles des chaînes de San Blas, de Tiburon et de Nique, s'abaissant de plus en plus vers le sud et coupées en maints endroits par des solutions de continuité ou cols plus ou moins élevés.

Revenu en Europe, j'étudiai avec soin tous

les documents que purent me fournir les bibliothèques et j'acquis l'intime conviction, par suite de déductions scientifiques particulières à la géologie et confirmant mes observations locales que le plus grand affaissement de la cordillère, ou son moindre soulèvement, en un mot le lieu où s'était établi le nœud de vibration devait se rencontrer sur la côte orientale de l'isthme de Darien entre le cap Tiburon et le relèvement de la chaîne de Niquo, c'est-à-dire, entre le 8° ou le 8° 10' et le 8° 40' de latitude nord. Les travaux de Lloyd, de Moritz Wagner, de Malte Brun, d'Arrowsmith, d'Eysier, de Zimmermann, les explorations de Waser, de Patterson, et celle plus récente de l'ingénieur français Greslet vinrent donner de nouvelles sanctions à ma théorie, et c'est avec la foi la plus profonde et avec la presque certitude d'être dans la vraie voie que je partis en 1864 pour explorer de nouveau le Darien, mais cette fois, en y pénétrant par la côte orientale au-dessous du cap Tiburon sur le versant Atlantique.

Au commencement de cette même année 1864, une réunion formée d'ingénieurs, de savants etc., etc., s'était jointe à moi et, ensemble, nous avions formé, suivant les formes légales, la Société internationale du Canal Colombien qui, à ses frais, risques et périls, depuis sept ans a pourvu à toutes les dépenses nécessaires pour amener l'entreprise de la canalisation au point où elle se trouve aujourd'hui. En outre, elle n'a cessé de lutter avec vigueur, et c'est à son idée, un de ses plus beaux titres de gloire, pour défendre le principe de l'internationalité dans la construction et l'exploitation du canal qui peut seul donner à cette œuvre son développement normal—contre les tendances d'un monopole exclusif qui, s'il se réalisait, amènerait tôt ou tard les complications les plus graves et en tout cas, serait fatal au commerce universel.

Arrivé dans le Darien, et après de longues et périlleuses recherches, admirablement secondé, il est vrai par mes quatorze compagnons de voyage (4 Français et dix Indigènes de la côte) je vis enfin mes efforts couronnés de succès et, le 27 août 1865, remontant le cours de la branche méridionale du Tanéla, j'entraîs dans une gorge ou col que je nommai de Tanéla-Paya du nom de deux villages indiens qu'elle fait communiquer entr'eux. Je la parcourus dans toute sa longueur de neuf kilomètres jusqu'au versant Pacifique et descendis, vers les sources du Paya, du Puero et du Capéti, reliant ainsi mes opérations avec celles faites en 1861. La plus grande hauteur du col de Tanéla-Paya n'est que de quarante-six mètres au dessus du niveau de la mer.

J'abrège ce récit, pour dire seulement qu'après avoir soigneusement étudié la nature du sol et du sous-sol, le régime des eaux, les ressources naturelles qui présentent cette contrée au point de vue de la construction du canal, les conditions climatologiques, etc., etc., je revins en Europe en 1867 et publiai la relation de mes découvertes. Puis, de concert avec les ingénieurs attachés à la Société Internationale du Canal Colombien, nous dressâmes un avant-projet et un devis approximatif des dépenses nécessaires à sa construction.

Ce devis s'élève :

Pour les dépenses prévues, à la somme de.....	fr. 335 millions
Et pour les dépenses imprévues, 20 pour 100, soit.....	65 "
Soit en total.....	400 millions de francs ou 80 millions de dollars.

Le tracé du canal projeté commence sur l'Atlantique, dans le vaste et beau port naturel de Puerto Escondido del Sur, bien abrité par des îles et par la Cordillère côtière, et dont la profondeur varie entre 18 et 44 brasses; il descend vers le sud en suivant la vallée du Turgandi, franchit un seuil de neuf mètres pour entrer dans la vallée du Tanéla qu'il remonte jusqu'au col de Tanéla Payo, donne la direction E. O.; puis, le col passé, la ligne du canal entre dans la vallée de Puero qu'elle descend du N. E. au S. O. jusqu'à son embouchure dans le fleuve Tuyra: là, le canal s'appuie sur la rive droite dans la première direction E. O., avec un léger inclinaison vers le N. O. et débouche, après un parcours de 87,800 à 88,000 mètres ou 47 milles géographiques, dans la Tuyra, à l'endroit

où sa profondeur en eau et marée moyenne est de 9 à 12 mètres, et à 13 milles géographiques au-dessous du point de son cours où cessent de se faire sentir les marées du Pacifique. A partir de l'embouchure occidentale du canal, jusqu'au golfe de San Miguel, distant de 65 kilomètres (35 milles géographiques), la navigation se ferait par la voie du fleuve, qui réunit toutes les conditions obligatoires de largeur, de profondeur et de facile navigabilité. De plus, au-dessus de l'île San Carlos, qui divise la Tuyra à son embouchure et la fait se jeter dans le golfe par deux larges bouches, se trouve un havre ou port intérieur admirable et dans lequel 3,000 navires pourraient facilement mouiller, parfaitement abrités par la riche et fertile rive boisée de la Tuyra.

Tel est le parcours du Canal Colombien qui mettra les deux Océans à 153 kilomètres ou 82 milles de distance et qui, n'ayant ni tunnels, ni écluses, ni obstacles d'aucune sorte, serait aisément franchi en un jour.

D'après l'avant-projet, le Canal Colombien de 88,000 mètres de développement, aurait uniformément sur toute sa longueur 70 mètres de largeur au plan d'eau, 50 mètres de largeur au plafond et 9 mètres de profondeur. Il est divisé topographiquement en treize sections dont six forment le passage de la Cordillère au Col de Tanéla Paya sur une longueur de 9,000 mètres et représentent un quart de la masse totale du déblai. Tous les matériaux de construction, bois de toutes essences dont beaucoup incorruptibles à l'eau et inattaquables aux insectes et aux tarets, calcaires, grès quartzeux et calcaires, argiles, sables, les éléments des chaux grasses, maigres et hydrauliques, etc., etc., se trouvent en masses considérables sur le tracé et aux abords du canal; il n'y manque que la pouzzolane, mais la Guadeloupe n'est pas éloignée.

J'ai peu à parler de l'immense mouvement maritime du futur canal; tout le monde le devine. Aussi me bornerai-je à dire qu'en 1863, j'obtins de M. Béhic, alors ministre du commerce en France, l'autorisation de faire sur les documents officiels, un travail à ce sujet.

Le résultat évalué au minimum me donna, à la date du 31 décembre 1862, un mouvement de cinq millions et demi de tonnes qui, vu leur port de départ et celui de leur destination, transiterait obligatoirement par le canal supposé ouvert à la navigation. Aujourd'hui, ce mouvement, vu l'accroissement considérable et continu des diverses marines commerciales du monde, peut être, sans craindre d'être contredit, évalué de six millions et demi à sept millions de tonnes.

En réponse à l'envoi de ma brochure de 1863, sur mon projet de Canal, renfermant les résultats ci-dessus mentionnés, M. le ministre du commerce me fit l'honneur de m'écrire :

"J'ai lu avec intérêt ce travail qui témoigne d'une étude approfondie de la question, d'une parfaite connaissance des lieux et de savantes recherches. Mon département ne peut que faire des vœux pour le succès d'une entreprise dont il a suivi avec sollicitude les diverses phases et dont vos investigations semblent devoir rendre l'achèvement plus facile. Il est à désirer qu'avec le concours des capitalistes que vous demandez dans une proportion qui n'a rien d'exagérée, le percement du canal interocéanique par une entente internationale, ne tarde pas à rapprocher les deux hémisphères au grand avantage du commerce et de la navigation.—Recevez, etc., Signé Armand Béhic, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics."

Sept ans plus tard, mes études sur la canalisation étaient complètes, les plans et les devis avaient déjà été rendus publics, et en réponse à de nouvelles communications, l'éminent président de la Société Royale de Géographie, de Londres, le savant directeur de l'École des mines d'Angleterre, m'écrivait: "La découverte de cette dépression [le col de Tanéla Paya] dans la chaîne des Andes, qui sépare les eaux de l'Atlantique de celles qui tombent dans la mer Pacifique, est un grand fait géographique que vous êtes le premier à signaler. Vous obtiendrez tout le succès que vous avez si bien mérité.—Votre dévoué et affectionné, etc., Signé: Roderick I. Murchison, 7 juin 1870."

Pourquoi faut-il constater que des tendances égoïstes et ambitieuses, que des appétits monopolisateurs aient paralysé depuis si longtemps

et continué à paralyser encore tant d'efforts, unis dans un but d'une immense utilité générale rendent impuissants les vœux et s'opposent à l'accomplissement de prophéties dont la réalisation doit être pour l'univers entier une source nouvelle et largement féconde de progrès et de civilisation!

COMMERCE DE FERRONNERIE A CHICAGO.

On verra par la liste ci-dessous combien a souffert le commerce de ferronnerie par l'incendie qui a ravagé Chicago. Nous ne comptons que les principales maisons :

Engagés dans la manufacture d'instruments aratoires.....	7 Maisons
Do. do Chaudières.....	1 "
Fondeurs en cuivre.....	4 "
Coutellerie.....	7 "
Fonderies.....	7 "
Pourneaux.....	7 "
Ferronnerie.....	27 "
Machinerie.....	10 "
Clous en gros.....	4 "
Manufacturiers de Balances.....	5 "
Do. de Bouilloires.....	5 "
Do. de Poêles.....	14 "
Do. de Fer blanc.....	7 "
Do. de Fil de fer.....	7 "

Total...112

Le montant des souscriptions du commerce de ferronnerie à New-York pour venir en aide aux incendiés de Chicago a atteint le chiffre de \$16,207.

Voici l'état comparé des importations et des exportations du Canada pour les années 1870 et 1871 respectivement :

Importations, 1871.....	\$95,857,000
Do. 1870.....	73,573,000
Surplus en 1871.....	\$22,284,000
Exportations 1871.....	\$74,143,000
Do. 1870.....	73,573,000
Surplus en 1871.....	\$5,760,000
Entrés pour consommation 1871.....	\$35,639,000
Do. 1870.....	71,237,000
Surplus en 1871.....	\$15,442,000
Droits, 1871.....	\$11,864,000
Do. 1870.....	9,462,000
Surplus en 1871.....	\$2,402,000

LE SUCRE.

Sugar.—Substance douée d'une saveur douce et de la propriété de subir la fermentation alcoolique, c'est-à-dire de se convertir en acide carbonique et en alcool, à peu près en poids égaux.

Le Sucre est généralement extrait des matières végétales; il se présente sous trois états distincts :

1o. *Sucre régulièrement cristallisable.* Il se trouve en grande quantité dans la canne à sucre, la racine de betterave, les châtaignes, la sève des érables (*Acer saccharinum*, Lin., etc.).

2o. *Sucre cristallisable d'une manière confuse, ou concret.* Tel est le sucre de raisins, de figues, de pommes de terre, etc.; celui qu'on obtient en traitant par l'acide sulfurique les matières amilacées, etc. (Voy. *Glucose* à la fin de l'article.)

3o. *Sucre cristallisable.* Le sucre liquide qui se trouve dans un grand nombre de fruits, dans le suc de la canne, de la betterave, et dans beaucoup de plantes.

Nous ne nous occuperons particulièrement dans cet article que du sucre cristallisable de canne et de betterave, c'est-à-dire du sucre du commerce.

LE SUCRE DU COMMERCE est un suc cristallisable extrait de la Canne à sucre officinale, ou Canamelle, *Saccharum officinarum*, Lin., plante de la famille des Graminées, originaire des Indes-Orientales, et qui est l'objet d'une culture étendue dans les Antilles, au Brésil, dans l'Inde, etc., ainsi que de ses variétés (Canne à sucre violette, *Saccharum violaceum*, Tussac; Canne à sucre de Taïti, *Saccharum Taitense*, Hor. Par.).—Les Cannes, qui s'élevaient de 2 à 4 mètres

tres, sont épaisses de plus de 4 centim., et remplis d'une moelle blanchâtre, molle, succulente, pleine d'une liqueur sucrée.

Le sucre a été connu des anciens; certains auteurs grecs et latins l'établissent d'une manière positive en indiquant l'Inde et l'Arabie comme patrie de certains roseaux qui fournissaient une sorte de miel.

A la fin du 13e siècle, la culture de la Canne à sucre fut transportée des Indes en Arabie, d'où elle passa en Nubie, en Egypte et en Ethiopie. Dans le siècle suivant, elle fut portée en Syrie, en Chypre et en Sicile. En 1420, le prince Henri de Portugal fit planter dans l'île de Madère des cannes de Sicile; elles y furent cultivées avec succès, et y produisirent un sucre plus abondant et beaucoup meilleur que partout ailleurs à cette époque. L'Espagne en introduisit aussi la culture aux îles Canaries, et bientôt après sur le sol même de la mère-patrie. On naturalisa la Canne à sucre dans les royaumes d'Andalousie, de Valence, de Grenade, etc.

En 1506, peu de temps après la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, la Canne à sucre fut introduite à Hispaniola, actuellement Saint-Domingue, par Pierre d'Arranza; elle s'y multiplia si rapidement que, 12 ans après, cette île possédait 28 sucreries. Michel Ballestro tira du suc de cette plante; et Gonzalès de Velozza ayant fait venir des ouvriers de l'une des îles Canaries, eut le premier la gloire d'obtenir du sucre dans le Nouveau-Monde. C'est à ces trois hommes que l'Amérique doit une de ses plus précieuses industries et une richesse de plusieurs milliards. Ce fut en 1643 que les Anglais commencèrent, à la Barbade, la culture de la Canne. Les Français débutèrent à St-Cristophe en 1644, et à la Guadeloupe en 1648. La Canne à sucre fut ensuite introduite dans le reste des Antilles et postérieurement sur le continent américain, où sa culture se répandit prodigieusement. Ce n'est, à proprement parler, que depuis cette dernière époque que l'usage du sucre se répandit chez tous les peuples civilisés, et devint, pour le plus grand nombre une substance de première nécessité. La facilité qu'on avait dans le Nouveau-Monde de faire cultiver les sucreries par des esclaves, multiplia considérablement les plantations et leurs produits, et fit baisser le prix de cette marchandise au point qu'on cessa de cultiver la Canne en Europe; elle fut cependant encore cultivée en Espagne jusqu'à l'époque de la révolution française, notamment par M. de Cabarus, dans le royaume de Murcie. En 1789, on comptait encore dans cette province plus de vingt fabriques de sucre en activité.

En France, sous l'empire et pendant le blocus continental, le commerce maritime étant interrompu, le Sucre augmenta tellement de prix qu'il fallut se déterminer à s'en passer, ou à tenter d'en extraire de végétaux indigènes. On soumit tour à tour à l'expérience le Raisin, le Mais, le Sorgho, la Chataigne, la Carotte, et enfin la Betterave. Le chimiste allemand Achard fut le premier dont les expériences fixèrent l'attention des Gouvernements. Des chimistes français, et principalement Chaptal, perfectionnèrent ses procédés, les modifièrent, et en firent l'application en grand avec un tel succès, que bientôt l'industrie agricole s'en empara dans la plupart de nos départements du Nord; le Sucre de Betterave, dont la fabrication a pris un immense développement, peut, sous tous les rapports, le disputer aujourd'hui à celui de la Canne.

Les sucs de la Canne subissent diverses opérations qui donnent trois espèces de Sucre: 1o. le Sucre brut; 2o. le Sucre terré; 3o. le Sucre raffiné. Voici quelques détails sur ces opérations.

Les Cannes coupées sont soumise dans le moulin à la rotation de trois cylindres verticaux ou horizontaux mûs par la vapeur, le vent ou un cours d'eau; fortement pressées, elles sont réduites en sortant à l'état de dessiccation presque absolue. Le jus exprimé, et reçu dans un réservoir particulier, se nomme vesou; il est opaque, d'un gris verdâtre, doux et sucré; il contient de la fécula verte, de la matière animale, de la gomme, de l'extractif, de l'acide malique, du sulfate de chaux, du sucre cristallisable et du sucre liquide.

Pour isoler le sucre cristallisable de toutes les substances auxquelles il est uni, on emploie les procédés suivants:

On se sert d'une série de chaudières (ordinairement cinq) de calibres différents, placées sur

un même fourneau et chauffées par un même foyer. L'ensemble de ces chaudières se nomme *équipage*. La plus rapprochée du bassin ou réservoir à jus se nomme *chaudière d'évaporation* ou la *graaide*; la dernière est la plus petite, et prend le nom de *batterie*.

Le vesou est amené dans la grande chaudière; on y ajoute de la chaux en quantité déterminée, et l'on chauffe. Dans cette opération, la chaux neutralise l'acide malique et les autres acides qui pourraient s'y trouver; elle précipite la partie colorante extractive, ainsi que la matière végétale animale, qui se coagule par la chaleur. Ces matières se réunissent à la surface du liquide sous la forme d'une écume visqueuse, que l'on enlève avec des écumoires. Le jus, ainsi épuré, passe dans la chaudière suivante, où il est mis en ébullition, et purgé encore d'écume; puis successivement dans la troisième et la quatrième, et enfin dans la batterie, où l'on achève de le concentrer à un point tel, qu'en se refroidissant, il cristallise. Le sirop alors est ce qu'on appelle *enit*.

On le porte dans un grand vaisseau de bois, nommé *rafraichissoir*, pour le laisser refroidir; on réunit dans ce vaisseau une série de enites; puis on transvase ce sirop à moitié cristallisé dans des caisses et dans des formes ou vases coniques en terre cuite, de différentes dimensions; il s'y égoutte par des trous pratiqués, et la cristallisation s'achève.

On verse ensuite le suc grené ou le Sucre brut dans des barriques ouvertes par le dessus, et reposant sur l'un des fonds qui est percé de quelques trous. On le laisse s'égoutter pendant près de trois semaines, après lesquelles on remplit la barrique et l'on place le fond supérieur. On ferme avec des chevilles les trous pratiqués dans le fond de la barrique, et le Sucre peut alors être expédié.

Le produit ou résidu des sirops cristallisés et égouttés constitue la *mélasse*, ou sucre liquide. Divers procédés, récemment mis en usage dans nos colonies, pour obtenir une clarification plus parfaite des sirops, ont donné des résultats satisfaisants et amélioré les produits de la Canne.

Le *terrage*, ou première épuration du Sucre, n'est autre chose qu'un *filtrage* d'eau pure à travers le sucre contenu dans la forme, filtration ralentie par l'interposition d'une couche d'argile étendue sur la base de la forme employée de sucre brut, puis renversée. Cette eau est destinée à repousser, en quelque sorte, le sirop qui salit le sucre et embarrasse ses cristaux. Les argiles propres au terrage doivent avoir une densité suffisante pour ne point laisser passer l'eau trop rapidement.

La filtration ainsi ralentie lave le grain du sucre, dissout et entraîne la matière mucosueuse ou mélasse qui salit le sucre pur. Mais plus elle descend, moins l'eau a la faculté de se charger de sirop, de sorte qu'en redressant et vidant la forme quand l'opération est complète, le pain qui en sort offre une succession de couches plus ou moins blanches. La partie ou la partie la plus large du cône offre du sucre blanc, tandis que la *tête* reste jaunâtre. On sépare ces diverses nuances, et l'on en forme des qualités qui prennent le nom de *sucre terré blanc*, depuis la 1re jusqu'à la 4e sorte, *getit sucre* qui est grisâtre, et *sucre tête* qui est blond. Ces qualités sont aussi quelquefois désignées par des numéros, suivant leur degré de blancheur.

On terre très peu maintenant dans les Antilles françaises. Cette pratique se conserve dans une partie de l'île de Cuba et au Brésil; mais le procédé diffère en ce que l'on terre dans de grandes caisses percées de trous à leur partie inférieure pour faciliter l'égouttement. On les emplir de sucre brut, on les recouvre d'une toile, sur laquelle on étend l'argile, et que l'on hameçete selon la méthode ordinaire. Les couches du sucre sont enlevées successivement et donnent les nuances diverses *terré blanc*, de *terré blond*, en quantité plus ou moins grande, suivant la qualité du sucre. La dernière couche restant beaucoup de sirop, est grasse et brune; on la désigne sous le nom de *moscovade*.

Le *clairage* est une opération qui s'exécute par la filtration, à travers le sucre brut mis en forme, d'une eau complètement saturée du sucre. La saturation exercée sur cette eau l'empêche de presser au dehors dans sa circulation autre chose que la mélasse qui enveloppe les cristaux, et ne peut agir sur ces derniers et les dissoudre. Cette opération a beaucoup de

rapport avec le terrage, et l'on y aide par un travail préparatoire exercé sur le sucre au moyen de noir animal ou de sang.

Dans l'Inde et en Chine, les procédés de fabrication sont très variés et s'écartent quelquefois des procédés ordinaires dont nous venons de donner le détail, et qui sont plus particulièrement suivis dans les Antilles, au Brésil et à Bourbon.

Le *raffinage* consiste à séparer les deux principes du sucre, c'est-à-dire le sucre en grains cristallisable, et une matière mucosueuse à l'état liquide ou au moins visqueux et humide, connue sous le nom de *mélasse* ou sirop qui enveloppe le grain et le colore d'un roux clair à un brun rougeâtre plus ou moins foncé. On dépouille en même temps le sucre des matières hétérogènes qu'il peut contenir. L'art du raffinage, aidé par la science, a fait depuis quelques années d'immenses progrès.

Voici le résumé des opérations pour le *raffinage*: Fonte du sucre brut dans de l'eau chauffée à 50 ou 60°; emploi, dans une certaine proportion, du noir animal pour le décolorer, et du sang de bœuf pour le clarifier; ébullitions; filtrations; *enit* de la *clairce* dans une chaudière spéciale; mise dans le *rafraichissoir*; mise dans des formes coniques en terre pour égoutter, après avoir préalablement en soin d'agiter le sucre, sous forme de sirop, pour produire une cristallisation confuse et arrêter la rapidité de la formation en gros cristaux; terrage en trois ou quatre fois, et dessiccation à l'étuve. Le sucre arrive ainsi au degré de blancheur auquel il est destiné.

L'eau-mère qui découle du sucre dans les formes, avant le terrage, prend le nom de *sirop vert* ou *sirop d'égout*.

Le sirop qui découle du sucre pendant le terrage, prend le nom de *sirop couvert*. Ces sirops sont reclarifiés et recuits pour donner de différentes qualités.

(A continuer.)

PRIX COURANTS

DU

MARCHÉ DE MONTRÉAL.

Denrées Coloniales, Produits Européens et Asiatiques, Produits Chimiques, &c. &c.

Les prix cotés sont ceux des importateurs, par cargaison ou forte quantité. Les acheteurs en petites quantités ne doivent pas s'attendre à acheter aux prix cotés, mais à payer une légère avance pour couvrir les frais d'emmagasinage, charroyage, assurance, &c. &c.
Les prix sont sujets aux fluctuations du marché.

CAFÉ VERT—

	S c.	5 c.
Rio, ordinaire..... par lb.	14 1/2	15
" bon	16	16 1/2
" choix	15 1/2	16
St. Domingue	16 1/2	17
Costa Rica	15	17
Jamaïque	17	18
Laguayra	17	19
Murcaibo	18	20
Ceylan	20	22
Java	22	25
Mocha	27	30

CHOCOLAT—

Rpps & Cie	par lb.	35	à	40
Fry	"	25	"	50
Menier	"	46	"	50

CACAO..... par lb. 20 à 37 1/2

CHICORÉE—

Barry	par lb.	10 1/2	à	12 1/2
Taylor	"	10 1/2	"	12 1/2

CHANDELLE—

Spermacétique de Belmont ..	par lb.	22	à	24
Paraffine	"	27 1/2	"	28
Française	"	23 1/2	"	25

CIRAGES—

Day & Martin, bout.....	par douz.	2 80	à	3 00
" " j. bout.....	"	1 60	"	1 75
American, No. 1.....	"	24	"	25
" " No. 2.....	"	29	"	30
" " No. 3.....	"	37 1/2	"	40

CIGARES—

Allemands.....	par 1000.	12 00	à	17 00
Havana	"	30 00	"	60 00
Cheroot de Manille.....	"	24 00	"	27 50

DROGUES & TEINTURES-

Table listing various drugs and dyes such as Alum, Arrowroot, Acide Muriatique, Acide Oxalique, Acide Sulfurique, Borax, etc., with their respective prices.

EPICES-

Table listing various spices including Cannelle, Clous de Girofle, Gingembre d'Afrique, Do. Jamaïque, Macis, Muscade, etc.

EMPOIS-

Table listing various starches and powders like Satin de Berker, Do. do. 1 lb., Do. de Riz, etc.

FRUITS-

Table listing various fruits and products such as Amandes du Languedoc, Do. Jourdain, Do. Provençe, Do. Princesse, etc.

HUILE D'OLIVE-

Table listing olive oil products like Biscagalupi, Do., Barton & Guestier, Do., Puget, Do., Possel, Do., etc.

MELASSE-

Table listing molasses products such as Barbade, Centrifuge, Cuba, Demorara, Moscovado, etc.

MARINADES-

Table listing marinades like Cross et Blackwell, Juyco, Thin, Pigott, etc.

PATES-

Table listing pasta products like Vermicelle de Marsoillo, Bortloaux, etc.

Table listing various goods including Macaroni Marsoillo, Sagou, Tapioca, Riz, De Patna, Arracan, SAVON, De Castille, Brown Windsor, Liverpool, SUCRES, Centrifuge, Moscovado, etc.

SEIL-

Table listing various types of rope and twine like Gros de Liverpool, Pin, Factory Filled, etc.

TIFF-

Table listing gunpowder and other explosive materials like Gunpowder, Extra fin à choix, etc.

IMPÉRIAL-

Table listing various types of Imperial goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

YOUNG HISSON-

Table listing Young Hisson goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

HISSON-

Table listing Hisson goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

JAPONAIS-

Table listing various Japanese goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

TWANKAY-

Table listing Twankay goods like Bon ordinaire à bon, Commun à bon, etc.

SORCHONG AND CO-GOU-

Table listing Sorchong and Co-gou goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

OOLONG-

Table listing Oolong goods like Extra fin à choix, Bon ordinaire à bon, etc.

VINAIGRE-

Table listing various types of vinegar like Do. Bordenaux, Marsoille, Malt, etc.

DIVERS-

Table listing various miscellaneous goods like Bleu de Cooney, Do. boutons, Do. Victoria Laundry, etc.

Table listing various goods including Bouteilles de Bath, Bouteilles Françaises à vin, Colle forte Anglaise, etc.

Large table listing various goods such as Brosses à plancher, Barley ordinaire d'Orillio, Cire No. 1, Chandelle Parraffine blanche, etc., with prices.

Divers.

MANUFACTURE DE BALANCES DE MONTREAL.

D. COLLINS. COIN DES RUES ST. GABRIEL & ST. THÉRÈSE. Toujours en main un assortiment de Balances de première qualité.

P. POULIN & CIE, DISTILLATEURS et FABRICANTS de CON-DIAUX, GENIEVRE (Old Tom), VINS DE GINGEMBRE, SIROPS DE FRUITS DE CHOIX, ABSINTHES, EAUX-DE-VIE, WHISKIES, etc.

Bureau et Entrepôt: 313 RUE ST. PAUL, MONTREAL.

J. L. CASSIDY & CIE. IMPORTATEURS DE PORCELAINES, VERRERIES et VAISSELLE.

339 & 341 Rue St. Paul, BATISSE DES SŒURS, MONTREAL.

LA SEMELLE PATENTÉE. POUR PRÉSERVER DE HUMIDITÉ et du FROID, DES RHUMES de CŒURGE et DE POITRINE, cet article est indispensable à tous et spécialement aux invalides, aux convalescents et aux personnes de FAIBLE CONSTITUTION.

C'est le seul préservatif efficace qui existe. En vente chez tous les marchands de chaussures.

LAURENT, LAFORCE & CIE. AGENTS POUR LES CÉLÈBRES PIANOS

KNABE, BALTIMORE; SCHULTZ & LUDOLF, NEW YORK; MARSHALL & WENDLL, ALBANY; No. 225 RUE NOTRE DAME, MONTREAL.

Productions du Canada et Manufacture Indigene.

Table listing Canadian and indigenous products like Anis, Allumettes Eddy, Becket, Bécique, Bains en lait, etc.

Fabricants de Chaussures.

N. VALOIS & CIE.,
MANUFACTURIERS ET MARCHANDS DE
CHAUSSURES, EN GROS,
 26 et 28 PLACE JACQUES CARTIER.
 MONTREAL.
 NARCISSE VALOIS. JUDE VALOIS.

G. BOIVIN,
FABRICANT DE CHAUSSURES
EN GROS
 No. 300 RUE ST. PAUL, MONTREAL,
 Vend à meilleur marché, pour argent comptant, que partout ailleurs.
 Une visite de la part de messieurs les marchands est respectueusement sollicitée dans notre intérêt mutuel.

JOSEPH VALADE,
IMPORTATEUR ET
MARCHAND DE BOTTES ET SOULIERS,
 133 RUE NOTRE DAME,
 Coin de la Rue Gosford, Montréal.
 On trouve à ce magasin un assortiment très complet et très varié dans toutes les branches qui constituent le commerce de chaussures.
 On sollicite une visite.

G. L. ROLLAND,
MANUFACTURE DE CHAUSSURES DE LA
PUISANCE, 333 RUE ST. PAUL, MONTREAL,
 Bâtisse des Sœurs.

D. REES & CIE.
FABRICANTS DE SALAISONS ET COMESTIBLES,
 INSPECTEURS DE
BOEUF, LARD ET BEURRE.
 COMMISSIONNAIRE, Etc.
 46, 48 & 50 Rue Des Sœurs Grises, MONTREAL.

AVIS IMPORTANT.

M. H. A. LEMIEUX (ci-devant employé du Bureau de Poste) ayant acquis le FOND de MAGASIN de CHAUSSURES de M. E. ANGERS, offre au commerce de la campagne la MEILLEURE CHANCE D'ACHETER A BAS PRIX les Chaussures et Cliquos pour hommes, femmes et enfants. Une visite est sollicitée avant de conclure ailleurs.

Pharmaciens.

AVIS AUX MARCHANDS.

NOUS engageons les Marchands qui visitent Montréal pour leurs achats de Drogues, de Médecines, etc., à vouloir bien nous voir avant d'acheter ailleurs. Des avantages tout particuliers leurs seront réservés.

PICAULT & FILS,
 Pharmaciens Droguistes,
 73 RUE NOTRE DAME, MONTREAL.

LE SOTHERION

PAPIER PULMONAIRE ANTI-ASTHMATIQUE.
 DIPLOMÉ.

Préparé par le Dr. POUTIER, de la Faculté de Paris.

CIE NOUVEAU REMÈDE, résultat de longues recherches et d'expériences multipliées est souverain contre les maladies des voies respiratoires, ces affections cruelles et terribles considérées jusqu'à ce jour comme incurables.

Depuis qu'il a commencé d'être en usage, des cures rapides dans des cas désespérés ont été obtenues, et un nombre considérable de certificats sont venus attester son efficacité; aussi chaque jour il prend une plus grande extension et bientôt il sera universellement connu.

Ce remède agit dans les maladies anciennes comme dans les maladies nouvelles; son administration est des plus simples et exempte de tout inconvénient.

Il guérit Asthme, Conso ntion, Bronchite, Toux nerveuse, Grippe, Coqueluche, Irritations de Poitrine et de Gorge, Insomnie, Palpitations de Cœur, Faiblesse de Constitution.

On peut donc à l'aide de ce remède incomparable dissiper l'accès le plus rebelle en huit ou dix minutes, et arriver, en continuant d'en faire usage, à la guérison des maladies énumérées.

Le Sotherion, Papier Pulmonaire Anti-Asthmatique se vend par paquets de 25 feuilles. Prix \$1.00.
 On expédie contre remboursement ou contre un mandat sur la poste.

N. B. - Le Sotherion, Papier Pulmonaire Asthmatic étant breveté, toute contrefaçon sera poursuivie suivant la loi.

Dépôt Général - Pour la France, No. 14 rue de Castiglione, Paris; pour le Canada, chez le Dr. POUTIER, Chirurgien Dentiste, 15 rue St. Jean, Québec.

Agents, pour la Puissance du Canada,
EVANS, MERCER & CO.,
 Montréal.

Marchands de Poissons.

J. B. RENAUD & CIE.,
MARCHANDS DE FLEUR ET PROVISIONS
 RUE ST. PAUL, QUÉBEC.

POISSON ET HUILE.
 2,000 QRTS. HARENG DU LABRADOR.
 500 " MORUE VERTE.
 300 QTX. MORUE SECHE.
 300 DRAFTES MORUE VERTE.
 MAQUEREAU, SAUMON, TRUITE, Etc., Etc.

— AUSSI —
 HUILE DE MORUE, HUILE DE LOUP MARIN.

C. FRASER & CIE.,
MARCHANDS DE POISSON.

HUILES DE POISSON,
SEL DE LIVERPOOL.
 Etc., Etc.,
 357, RUE DES COMMISSAIRES,
 MONTREAL.

Marchands de Farines.

A. W. OGILVIE & CIE.

MARCHANDS DE
FARINES, CEREALES, BARLEY, &c.
Moulin - ECLUSE ST. GABRIEL.
Bureaux, -36, 38 et 40, Rue des Enfants Trouvés,
MONTREAL.

BOYER, HUDON & CIE.,
Successeurs de Louis Boyer & Cie.,

MARCHANDS DE
GRAINS ET FARINES, PROVISIONS ET EPICERIES.
L. ALPHONSE BOYER,
FIRMIN HUDON,
CHARLES BOYER.
MONTREAL.

HOSPICE LABELLE & CIE.,

MARCHANDS DE
FARINES, GRAINS ET PROVISIONS,
No. 10, Rue du Port,
MONTREAL.

LAFRENIERE & ST. ONGE,
MARCHANDS DE
GRAINS, FARINES ET PROVISIONS.
COMMISSIONNAIRES, etc.,
 255 RUE DES COMMISSAIRES,
MONTREAL.

KIRKWOOD & MORE.
MARCHANDS DE
CEREALES, FARINES, POISSONS, et
HUILES DE POISSON,
26 Rue des Enfants Trouvés,
MONTREAL.

F. X. ST. CHARLES & CIE.,
MARCHANDS DE FARINE
ET PROVISIONS,
 9 & 10 RUE WILLIAM,
MONTREAL.
F. X. ST. CHARLES.
URGEL PICHE.

Marchands de Cuir.

A. KEROACK,
NÉGOCIANT, EN GROS, DE
CUIRS, PEAUX, HUILES, et
MARCHANDS A COMMISSION,
 505 Rue St. Paul,
MONTREAL.

Scierie a Vapeur.

SCIERIES A VAPEUR

DE
J. McD. CAMPBELL & CIE.
 Ci-devant **MOULINS DOUGLAS**
 472 Rue William, (McCord ouest.)
 Bois de service scié et plané à ordre.
J. McD. CAMPBELL.
ALPH. HOULE.

BUREAU DE POSTE, Montréal, 21 Septembre 1871.

Distribuées.		MALLES.		Levées.	
A.	M. P. M.	ONTARIO.		A.	M. P. M.
3 30	Ottawa p. chemin de fer (a)	5.00	7.00	
3 30	Province d'Ontario.....(a)	5.00	7.00	
5 30	Rivière Ottawa par route.	6.00	.....

QUEBEC.

8.00	.....	Québec, Trois-Rivières et Sorol, par vapeur.....	5.15		
8.00	.....	Québec, p. chemin de fer Townships, C.F.T. Riv. arthabaska et Riv. du Loup	7.30	7.00	
8.00	.....	St. Rémi et Hemmingford	.....	7.00	2.00
2.00	.....	St. Hyacinthe et Sherbrooke	6.00	1.00	
2.00	.....	Do St. Jean et Rouée's Pt.	.....	2.30	
10.00	.....	Shefford et la jonction du chemin de fer Vt.....	.....	2.30	

MALLES LOCALES.				
11.00	.....	Beauharnois (route).....	6.00	.....
11.00	.....	Chambly (aussi à A. M.) et St. Césaire.....	.....	2.30
11.00	.....	Contrecoeur, Varennes et Verchères.....	.....	2.30
11.00	.....	Côte St. Paul et Tanneries Ouest.....	10.30	.....
10.00	5.45	Huntingdon.....	6.00	1.00
9.30	2.00	Lehine.....	6.00	2.00
10.00	.....	St. Lambert.....	.....	2.30
9.30	2.15	Laprairie.....	10.30	2.30
11.00	.....	Longueuil.....	6.00	2.00
.....	5.15	N. Glasgow & St. Récollet	7.00	.....
8.30	5.00	Terrebonne & St. Vincent	7.00	3.00
.....	.....	Pointe St. Charles.....	8.30	5.00

.....	1.30	St. Jérôme, Ste. Rose et Ste. Thérèse.....	7.00	.....
.....	2.30	St. Jean & Station, St. Armand.....	7.00	.....
8.10	.....	Trois-Rivières par la Riv. Nord.....	8.00	2.30
8.00	.....	PROV. MARITIME	.....	1.30

.....	.....	N.-Brunswick et Isle P.E	12.47	.....
.....	.....	Halifax, N.-E.....	12.47	.....

Les malles pour T.-Nouveau sont envoyées tous les jours à Halifax, et de là la transmission se fera tous les vendredis alternatifs à partir du 2 Juin.

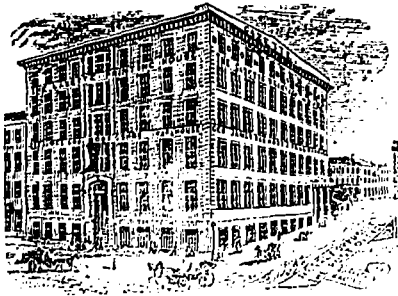
ETATS-UNIS.				
8.49	Boston et les Etats de la Nouv.-Angleterre, excepté le Maine.....	8.00	2.30
8.49	New-York et les Etats du Sud.....	.....	2.47
8.49	Island Pond, Portland et le Maine.....	12.47	.....
8.30	Etats de l'Ouest et du Pacifique et Manitoba.....	5.00	7.00

INDES OCCIDENTALES.			
Lettres, etc., payés d'avance vis N.-York, sont expédiés chaque jour à New-York d'où partent les aumales:			
Pour Havane et Indes Occidentales vis Havane, tous les Jours P. M		..... 2.30	
Pour St. Thomas, les Indes Occidentales et Brésil, le 23ème jour de chaque mois.		.....

GRANDE BRETAGNE.			
Par la ligne Canadienne .. Vendredi..		7.00	
Par la ligne W. & G. vis New-York .. Lundi.....		7.00	

(a) Les sacs de la malle par les chars sont ouverts de 5.45 à 8.30 P.M.
 (b) do. ouverts jusqu'à 1.35 P.M.

Les lettres enregistrées doivent être déposées 15 minutes avant la fermeture des malles.
 Les boîtes à lettres dans les rues sont visitées à 10.30 A.M., 1.15, 5.45 et 9.00 P.M.
 Le Dimanche à 9.00 P.M.



FONDÉE EN 1778.

"THE GAZETTE,"

MONTREAL.

Edition quotidienne \$5.00 par année; édition hebdomadaire \$1.00 par année.

Ce journal occupe le premier rang parmi les journaux du Canada, et se distingue par, Ses articles de fonds hors ligne. Ses rapports commerciaux les plus complets. Ses dépêches télégraphiques les plus récentes. Ses nouvelles du jour les plus intéressantes. Ses comptes-rendus légaux les plus exacts. La littérature la plus choisie.

COMME JOURNAL D'ANNONCES

il est infiniment supérieur à tout autre papier-nouvelles de la Province de Québec.

L'augmentation des affaires a nécessité la translation de l'établissement de l'imprimerie de la Gazette à ces vastes et magnifique bâtiments sur la rue St. François-Xavier, qui occupent tout l'espace entre les rues Craig et Fortification s'étendant à 100 pieds en arrière de la rue St. François-Xavier, fournissant ainsi les plus grandes facilités pour l'exécution d'impression de livres et d'ouvrages de quelque nature qu'ils soient.

ON EXÉCUTE À CET ATELIER

- Grands Placards,
- Connaissances,
- Affiches,
- Cartes d'affaires,
- Etiquettes, Chèques,
- Journaux,
- Catalogues,
- Blancs d'Avocats,
- Têtes de lettres et de compter,
- Circulaires,
- Blancs de Billets Promissoires,
- Programmes,
- Magasins Pittorresques,
- Blancs de Formes Légales,
- Pamphlets,
- Rapports,
- &c. &c. &c.

et toute autre description d'impressions pour assurance, loi, banque et commerce, que l'on sollicite respectueusement.

AUX DIRECTEURS DE CHEMINS DE FER ET DE COMPAGNIES À VAPEUR.

La Gazette est la seule imprimerie dans la Province qui possède les machines nécessaires à l'impression de billets de Chemins de fer et de Bateaux à Vapeur en coupes.

Elle comprend deux machines d'Edmonson pour l'impression des billets et une presse à coupon, avec laquelle on imprime et numérote consécutivement par la même opération.

On régle à ordre livres blancs avec ou sans entêtes d'une manière supérieure.

Les commandes de toutes sortes, soit verbales, par lettre ou télégraphe, sont exécutées avec ponctualité et livrées par maille, poste, ou express.

Les propriétaires de la Gazette en appellent avec confiance aux marchands et au public en général pour une partie de leur patronage pour l'impression de livres ou autres ouvrages.

T. & R. WHITE.

Montreal, 12 Octobre, 1871.

Avis du Gouvernement.



AVIS DU GOUVERNEMENT.

DÉPARTEMENT DES DOUANES.
OTTAWA, 7 Octobre, 1871.

ESCOMPTE autorisé sur les envois américains jusqu'à nouvel ordre: 13 par cent.

R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des Douanes.

L'avis ci-dessus est le seul qui doit paraître dans les papiers autorisés, à le publier.



AVIS AUX ENTREPRENEURS.

DES SOUMISSIONS CACHETÉES, adressées au commissaire, et endossées "SOUMISSIONS pour RIVIERE ST. PIERRE," seront reçues à ce Bureau jusqu'à MIDI, le VINGT-HUIT OCTOBRE COURANT, pour L'AMELIORATION D'UNE PARTIE DU CHENAL DE LA RIVIERE ST. PIERRE.

Les Plans et Devis peuvent être vus à ce Bureau ou au Bureau du Canal Machine, à Montréal, où des formules de soumissions et toutes autres informations peuvent être obtenues.

Le département ne s'engage cependant à accepter ni la plus basse, ni aucune des soumissions.

Par ordre,

F. BRAUN, Secrétaire.

Département des Travaux Publics, }
OTTAWA, 13 Octobre 1871. }

Montréal, 18 Octobre 1871. 2



AVIS.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

QUÉBEC, 16 Octobre 1871.

IL EST DONNE AVIS que, conformément à la 50e règle de l'Assemblée Législative de la Province de Québec toute pétition pour bill privé doit être présentée le, ou avant le vingt-septième jour de Novembre prochain.

G. M. MUIR,
Greffier de l'Ass. Lég.



PROVINCE DE QUÉBEC.

CHAMBRE DU PARLEMENT.

BILLS PRIVÉS.

LES personnes qui se proposent de s'adresser à la LEGISLATURE de la Province de Québec pour obtenir la passation de BILLS PRIVÉS ou LOCAUX portant concession de privilèges exclusifs ou de pouvoirs de Corporation pour les fins commerciales ou autres, ou ayant pour but de révoquer des chartes ou de finir des limites, ou de faire toute chose qui aurait pour effet de compromettre les droits d'autres parties sont par les présentes notifiées que, par les règles du Conseil Législatif et de l'Assemblée Législative respectivement (desquelles règles sont publiées au long dans la "Gazette Officielle" de Québec), elles sont requises d'en donner DEUX MOIS D'AVIS (précises) et clairement et distinctement la nature et l'objet de la dite demande, dans la "Gazette officielle de Québec," en anglais et en français, et aussi dans un journal anglais et dans un journal français publiés dans le district concerné, et de remplir les formalités qui y sont mentionnées. Le premier et le dernier de tels avis devant être envoyés au Bureau des Bills Privés de chaque Chambre.

Toutes pétitions pour Bills Privés doivent être présentées dans les "trois premières semaines" de la session.

BOUCHIER DE BOUCHERVILLE,
Greffier du Con. Lég.

G. M. MUIR,
Greffier de l'Ass. Lég.

Québec, 12 octobre 1871.

Assurances.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DES CITOYENS (DU CANADA).

FEU, VIE, ACCIDENT ET FIDELITE.

CAPITAL—UN MILLION DE PIASTRES.

BUREAU PRINCIPAL:

175 RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Directeurs:

SIR HUGH ALLAN, PRESIDENT.
EDWIN ATWATER, C. J. BRIDGES,
ADOLPHE ROY, HENRY LYMAN,
N. B. CORSE, GEORGE STEPHEN.

Risques contre le Feu et sur la Vie pris aux conditions les plus favorables. Fidélité des employés garantie, et Polices contre les Accidents émanées.

Cette compagnie étant canadienne et soutenue par les plus forts capitalistes, a droit et sollicite l'appui du public canadien.

Des détails complets sur chaque département peuvent être obtenus au bureau principal ou d'aucun des agents.

G. B. MUIR,
Gérant du Département du Feu.

EDWARD STARK,
Gérant du Département de la Vie et des Accidents.

COMPAGNIE D'ASSURANCE AGRICOLE DE WATERTOWN, N.Y.

ÉTABLIE EN 1855.

ACTIF - \$601,583.97.

Deposé entre les mains du Gouvernement pour le bénéfice des assurés Canadiens.

\$100,000

Président: JOHN C. COOPER. Secrétaire: ISAAC MUNSON.

E. H. GOFF, Agent Général.

DIRECTEURS CANADIENS:

Hon. LOUIS ARCHAMBAULT, Ministre d'Agriculture.
Hon. FRANK SMITH, Sénateur.
B. BENOIT, Ecr., M.P.
JOHN CRAWFORD, Ecr., C.R., M.P., et Président de la Banque Royale Canadienne.
JOHN TURNER, Ecr., (de Sessions, Turner & Co.) Toronto.
ALEX. MANNING, Ecr., Toronto.

SECURSALE: 25 RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Cette compagnie borne ses affaires à l'assurance des bâtiments de ferme et des résidences détachées et de leur contenu, elle peut émettre des polices de cette description à environ la moitié du taux ordinairement chargé par les compagnies qui assurent toutes sortes d'édifices.

L'ANDES A ÉTÉ LA PREMIÈRE À PAYER SES PERTES DE CHICAGO.

Copie d'une dépêche de Chicago:—
Chicago, 11 Octobre 1871.

A la Compagnie d'Assurance Andes:—
Les pertes de l'Andes n'excéderont pas \$300,000.
E. E. RYAN, Agent.

L'Andes est solvable et très forte. Elle a déjà commencé de payer ses pertes de Chicago.

J. B. BENNETT, Président

N. P. HARRINGTON, Agent.
225, Rue St. Jacques, Montréal.

UNION COMMERCIALE COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LONDRES, ANGLETERRE.—
Capital, 25 Millions Ster.—Deposé en Canada, \$150,000.
FEU.—On accorde des polices d'assurance sur grain et produits de la ferme, magasins d'entrepôts, demeures, magasins et Usines et leurs contenus.
VIE.—Garantie parfaite et taux raisonnable.
Marques caractéristique—Economie dans l'administration et bonus libéraux.
Voir exemples dans le prospectus.

MORLAND, WATSON & CIE.,
Agents Généraux pour le Canada.

FRED. COLE, Secrétaire.
A. TELIER, Sous-Agent.
Bureaux—365 & 387 Rue St. Paul.