

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. 2—No. 19

MONTREAL, 13 FEVRIER, 1873.

[\$2 PAR ANNÉE

LE NEGOCIANT CANADIEN

PUBLIÉ DANS LES INTÉRÊTS DU

COMMERCE et de L'INDUSTRIE

PARAISSANT LE

JEUDI de CHAQUE SEMAINE

Le *Négociant Canadien* est le seul journal de ce genre publié en langue française.

Il contient les informations commerciales les plus complètes. La revue est 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 laisse rien à désirer.

Une remise libérale est accordée aux abonnés à long termes.

Les abonnements et les annonces sont reçus au bureau du journal, No. 10, Rue St. Nicolas.

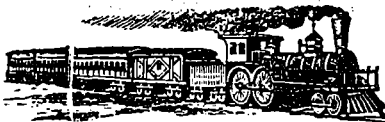
Abonnement, - - - - \$2 par an
Annonces - 10 cts par ligne par insertion

L. E. MORIN & CIE

ÉDITEURS-PROPRIÉTAIRES.

Chemins de Fer du Canada Central

DE
Brockville et d'Ottawa.



GRANDE ROUTE A VOIE LARGE CON-
DUISANT A OTTAWA.

LE ET APRES LUNDI LE 6 MAI COURANT,
les convois partiront comme suit :

DE BROCKVILLE

EXPRESS à 8.00 A. M., arrivant à Ottawa à 1.00 P. M., et à Sand Point à 1.20 P. M.
TRAIN DE LA MAILLE à 4.00 P. M., arrivant à Sand Point à 9.30 P. M.

EXPRESS DIRECT d'OTTAWA, à 3.30 P. M., en connexion avec l'Express de jour du Grand-Tronc de l'Est à l'Ouest, arrivant à Ottawa à 7.10 P. M.

D'OTTAWA.

EXPRESS DIRECT DE L'OUEST à 10.00 A. M., arrivant à Brockville à 1.40 P. M., en connexion avec l'Express de jour du Grand Tronc allant à l'Est et à l'Ouest.

TRAIN DE LA MAILLE à 4.00 P. M., arrivant à Brockville à 9.30 P. M.

ARRIVANT A SAND POINT.

à 1.20 P. et à 9.30 P. M.

PARTANT DE SAND POINT

à 6.00 A. M., 11.40 A. M., et à 3.30 P. M.

Les Trains du Canada Central et les embranchements de Perth font connexion régulière avec tous les trains du chemin de fer B. et O.

Transbordements faits avec diligence. PAS DE TRANSBORDEMENT LORSQUE LES CHARS SONT CHARGES AU COMPLET POUR UNE STATION SPECIALE.

H. ABBOTT,

ockville, 4 Mai 1872.

Directeur. 3

LIGNE ALLAN.



Sous contrat avec le Gouvernement Canadien pour le transport des MAILLES du CANADA et des ETATS-UNIS.

1872-73--Arrangements d'Hiver.

Les Lignes de cette Compagnie se composent des vapeurs suivants de première classe à plein pouvoir, construits à La Clyde, en fer à double engin.

Vaisseau.	Ton.	Commandants.
SARDONIAN.....	4100	[En construction.]
CIRCASSIAN.....	3400	[En construction.]
CANADIAN.....	2600	[En construction.]
POLYNESIAN.....	4100	Capt. Brown.
SARMATIAN.....	3900	Capt. J. Wylie.
HIBERNIAN.....	3434	Capt. R. E. Watts.
GASPEAN.....	3270	Capt. Barclay.
SCANDINAVIAN.....	3200	Capt. A. D. Aird.
PRUSSIAN.....	3200	Lt. Luton, N. R.
AUSTRIAN.....	3700	Capt. Richardson.
NESTORIAN.....	2700	Capt. Ritchie.
MORAVIAN.....	2650	Capt. Graham.
PERUVIAN.....	2090	Lt. Smith, R. N. R.
MANITOBIAN.....	3150	Lt. Archer, R. M. R.
NOVA SCOTIAN.....	2300	Capt. Orange.
NORTH AMERICAN.....	1734	Capt. Miller.
CORINTHIAN.....	2400	Capt. Jas. Scott.
ACADIAN.....	1350	Capt. Wilson.
ST. DAVID.....	1650	Capt. E. Scott.
ST. ANDREW.....	1432	Capt. H. Wylie.
ST. PATRICK.....	1207	Capt. Stephen.
NORWAY.....	1100	Capt. C. N. Mylins.
SWEDEN.....	1150	Capt. Mueckenzie.

Les STEAMERS de la LIGNE DE LIVERPOOL (faisant voile de Liverpool chaque JEUDI et de Portland chaque SAMEDI, arrêtant à Loch Foyle pour recevoir à bord et mettre à terre les Mailles et les Passagers pour l'Irlande et l'Ecosse) doivent être envoyés de Québec :

Austrian.....	(Via St. Jean T. N.)	18 Janv.
Scandinavian.....	(Via Halifax N. E.)	28 "
Polynesian.....		1 fév.
Prussian.....		8 "
Hibernian.....		15 "
Nestorian.....		22 "
Sarmatian.....		1 mars

Prix au Passage de PORTLAND : —
Cabine..... \$70 à \$90
Entrepont..... \$25

Un Chirurgien expérimenté est à bord de chaque vaisseau. Les cabines ne sont pas retenues à moins d'être payées d'avance.

Pour fret ou autres détails, s'adresser.
A Portland, à J. L. FARMER ou à HUGH & ANDREW ALLAN ; à Québec, à ALLAN, RAE & Co. ; au Havre, à JOHN M. CURRIE, 21 Quai d'Orléans ; à Paris, à GUSTAVE BOSSANON, 21 Quai Voltaire ; à Anvers, à AUG. SCHMITH & Co. ou à RICHARD BERNIS ; à Rotterdam, à G. P. ITTMAN & ZOON ; à Hambourg, à W. GIBSON & HUGO ; à Belfast, à CHARLEY & MALCOLM ; à Londres, à MONTGOMERY & GREENHORN, 17 Gracechurch Street ; à Glasgow, à JAMES & ALEX. ALLAN, 70, Great Clyde Street ; à Liverpool, à ALLANS Bros. James Street, ou à

H. & A. ALLAN,
17 Coin des Rues Youville et Commune.

W. & F. P. CURRIE & CIE.

100, RUE DES SŒURS GRISES.

Importateurs de Fer en Saumon, Fer en Barres, plaques de Bouilloires, Fer galvanisé, Plaques du Canada, Plaques d'Étain,

TUBES POUR BOUILLOIRES, TUBES A GAZ,

Etain en Lingot,	Rivets	Marbre Veiné
Cuivre en Lingot,	Fil de Fer	Ciment Romain,
Cuivre en Feuilles,	Fil d'Acier	Do de Portland
Antimoine,	Vitres,	Do du Canada,
Zinc en Feuilles,	Peintures,	Tuile à Paver,
Zinc en Lingots,	Terre à brique, Vases de Jardin,	
Plomb en Saumon,	Fine Covers	Dosses Chemn.,
Rouge de Plomb	Briques à four-Fontaines,	

Blanc de Plomb, TUYAUX de DRAINAGE, Tuiles à Paver Encroûstées Patenté, &c. Manufacturiers de SOFAS, CHAISES, et RESORTS pour Lits. Un stock considérable toujours en mains.



Chemin de Fer le Grand Tronc DU CANADA

Arrangements d'hiver

Chars Palais (Pullman) et magnifiques Chars ordinaires et neufs à tous les Trains de Jours, Chars Palais Doroiters, à tous les Trains de Nuit, sur toute la Ligne.

Les Trains partiront maintenant de Montréal comme suit :

ALLANT A L'OUEST

Maille Quotidienne pour Prescott, Ogdensburg, Ottawa, Brockville, Kingston, Belleville, Toronto, Guelph, London, Brantford, Goderich, Eudora, Detroit, Chicago et tous les points de l'ouest à 8.00 A. M.
Express de nuit de do do
Train de la Maille de Nuit pour Toronto et toutes les stations intermédiaires..... 6.00 A. M.
Train local pour les passagers pour Vaudreuil, à..... 4.00 P. M.
Trains laissant Montréal pour Lachine, à 7.00 A. M., 9.00 A. M., 3.00 P. M., 5.00 P. M., et 6.00 P. M.
Trains laissant Lachine pour Montréal, à 8.00 A. M., 10.00 A. M., 3.30 P. M., 5.30 P. M., et 0.00 P. M.
Le Train de 3.00 P. M. va à la frontière.

ALLANT AU SUD ET A L'EST.

Express pour Boston via Vermont Central..... 8.40 A. M.
Express pour New-York et Boston via Vermont Central à..... 3.30 P. M.
Train de la Maille pour St. Jean et Rouze's Point, en connexion avec les Trains de Stanstead, Shefford et Chambly et en jonction avec les Chemins de Fer des Cantons du Sud-Est 3.00 P. M.
Train de passagers du jour pour Island Pond, et toutes les stations intermédiaires..... 6.15 A. M.
Train de la maille pour St. Hyacinthe, Richmond, Sherbrooke, Island Pond, Gorham, Portland, Boston..... 1.45 P. M.
Express de Nuit pour Québec, Rivière du Loup, Cacouna, Island Pond, Gorham, Portland, Boston, et les Provinces d'en Bas..... 10.30 P. M.
Express pour Québec, à minuit.

Comme la ponctualité dépend des connexions avec les autres lignes, la Compagnie ne sera pas responsable des trains qui n'arriveront pas et ne partiront pas des stations aux heures nommées.
La magnifique vapeur "C. A. R. O. T. T. A." communiquera avec le Chemin de Fer le Grand Tronc, laissera Portland pour Halifax, N. E., tous les Vendredis, à 4.00 p. m. Ce vapeur offre tout le confort possible aux passagers et pour le transport du fret.

Le vapeur "CHASE" fera aussi le voyage entre Portland et Halifax.

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

BAGAGE ÉTIQUETÉ.

On pourra acheter des billets aux principales stations de la compagnie.

Pour plus amples informations et l'heure de départ et de l'arrivée de tous les Trains aux stations intermédiaires du chemin, s'adresser au bureau où l'on vend des billets, à la Station Bonaventure ou au Bureau No. 143, Rue St. Jacques. C. J. BLYDGES, Directeur-Gérant.

Montréal, 10 Janv. 1872.

BUREAU DE POSTE, Montréal, 22 Octobre 1872.

Distribuées.		MALLES.	Livrées	
A. M.	P. M.	ONTARIO.	A. M.	P. M.
8.00		Ottawa, p. chemin de fer (a)	6.00	6.45
11.00		Province d'Ontario. (a)	7.00	6.45
		Rivière Ottawa par route	7.00	
QUEBEC.				
8.00		Québec, Trois-Rivières et Sorel, par vapeur.		5.00
		Québec, p. chemin de fer Townships, C.F.T. Riv. Arthabaska et Riv. du Loup.		7.00
8.00		St Rémi et Hemmingford		2.00
8.11		St Hyacinthe et Sherbrooke	5.30	12.45
10.00		Do St Jean et Rouée's Pt. Shefford et la jonction du chemin de fer Vt.		2.15
MALLES LOCALES				
11.00		Beauharnois (route).	6.00	
11.00		Chambly (aussi à A. M. et P. M.)		1.30
11.00		Contrecoeur, Varennes et Verchères.		1.30
11.00		Côte St. Paul et Tanneries Ouest.	10.30	
10.00	5.45	Huntingdon.	6.00	2.00
9.30	2.00	Machine.	6.00	2.00
10.00		St. Lambert.		2.00
9.30	2.15	Laprairie.	8.00	2.00
11.00		Longueuil.	6.00	1.30
		N. Glasgow & St. Récollet.	7.00	
		Terrebonne & St. Vincent.	7.00	3.00
8.30	5.00	Pointe St. Charles.	8.30	5.00
		St. Laurent, St. Eustache, Ste. Scholastique, et Belle-Rivière.	7.00	
	1.30	St. Jérôme, Ste. Rose et Ste. Thérèse.	7.00	
	2.30	St. Jean & Station, St. Armand.	8.00	2.00
		Trois-Rivières par la Riv. Nord.		1.30
8.30		PROV. MARITIMES.		
		N.-Brunswick et Isle P.E.	7.00	
		Halifax, N.-E.	7.00	
		Les malles pour l'Europe sont envoyées tous les jours à Halifax, et de là la transmission se fera tous les vendredis ultérieurs à partir du 22 Juil.		7.00
ETATS-UNIS.				
8.49		Boston et les Etats de la Nouv.-Angleterre, excepté le Maine.	7.45	2.15
8.49		New-York et les Etats du Sud.		2.15
8.49		Island Pond, Portland et le Maine.		12.47
8.11		Etats de l'Ouest et du Pacifique et Manitoba.	7.00	6.45
INDES OCCIDENTALES.				
		Lettres, etc., payés d'avance via N.-York, sont expédiées chaque jour à New-York d'où partent les autres malles.		
		Pour Havane et Indes Occidentales via Havane, tous les jours à P.M.		2.15
		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. via New-York.		2.15

(a) Les sacs de la malle par les chars sont ouverts de 7.30 a. m. et 7.30 p. m.
 (b) do. ouverts jusqu'à 1.20 p. m.

Les lettres enrégistrées doivent être déposées 15 minutes avant la fermeture des malles.

Les boîtes à lettres dans les rues sont visitées à 10.00 a. m., 1.00, 6.00 et 9.00 p. m.

Le Dimanche à 9.00 p. m. 1-52

R. C. JAMIESON & CIE.
 Manufacturiers de
VERNIS et D'IMITATION DE LAQUE de CHINE
 Importateurs
D'HUILES, PEINTURES, COULEURS, THE-REBENTINES, &c., &c.
 No. 3 Halle aux Blés et No. 6 Rue St. Jean
MONTREAL.

Ateliers de Ferblantiers et Plombiers

T. ST. GEORGE

98, Grande Rue St. Laurent, 98

ENSEIGNE LE LA GROSSE CAFETIERE ROUGE

M. T. ST. GEORGE, tout en remerciant ses pratiques et le public en général de l'encouragement libéral qu'on lui a donné, les avertit qu'il a agrandi son Magasin, et qu'il continuera comme par le passé à prendre tout ordre, soit pour posage de tuyaux à gaz, à l'eau, de gazeliers, de lustres, de couvertures en ferblanc, en tôle galvanisée, ardoises, etc., soit pour réparations aux ateliers ou à domicile. Le tout sera exécuté par des ouvriers surs et de première classe.

Le magasin de ferblanterie, ferronnerie et articles en plomb de M. T. ST. GEORGE contient un assortiment très-varié et très-complet d'articles garantis et à bon marché. Le public est certain d'être servi avec fidélité, promptitude et politesse.

On y trouve également des réfrigérateurs ou glacières de famille améliorés et de tous les prix. Tous ceux qui en ont acheté en sont pleinement satisfaits.

Ouvrages entrepris à la Campagne, pour églises, presbytères, couvents et demeures particulières, Fournitures à air chaud posées sous le meilleur système connu.

À l'ancienne place, No. 88 Rue St. Laurent, Enseigne de la GROSSE CAFETIERE ROUGE. 38

ATELIERS DE
FERBLANTERIE ET PLOMBERIE

No. 118

Grande Rue ST. Laurent.

FERBLANTERIE ET PLOMBERIE

Lampes et Huile de Charbon.

Le soussigné, tout en remerciant ses nombreuses pratiques, pour l'encouragement libéral qu'il a reçu depuis quelques années, a le plaisir de leur annoncer qu'il continue comme par le passé à prendre tout ouvrage concernant le Plombage, Couverture en Ferblanc, en Tôle galvanisée et autres ouvrages, etc.

M. Drapeau se charge aussi de toutes commandes de la campagne qu'il s'empresse d'exécuter.

Il aura constamment en mains un Assortiment complet et varié de

Ferblanteries, Ferronneries, Lampes et Huile de Charbon.

Toutes commandes seront exécutées à très bas prix et sous le plus court délai au No

118 Grande Rue St. Laurent.

F. DRAPEAU.

Montré 1, 1er Juillet. 38

Dr. Crevier, Dr. Crevier, Dr. Crevier

L'Anti-Dyspeptique et Restaurateur du Sang

Guérit radicalement la Dyspepsie, Faiblesse d'Estomac, Migraine, Névralgie, Pertes Blanches, Dysenterie Chronique, Stomatite; puissant pour opérer et terminer la convalescence après toute espèce de maladies débilitantes.

Prix - - - \$1.00 la Bouteille.

Certificats donnés par des personnes dignes de foi, Prêtres, Médecins, &c. &c.

S'adresser au Dr. J. A. CREVIER, 44, Rue Bonsecours.

DR. J. A. CREVIER

RESTAURATEUR DE LA CHEVELURE

Guérit toutes les maladies du cuir chevelure, éruptions, irritations, fortifie la racine des cheveux, les empêche de tomber et les fait croître, leur rend leur couleur primitive.

Prix - - - - \$1.00 la Bouteille.

Supérieur à toutes les préparations connues. S'adresser au Dr. J. A. CREVIER, 44, Rue Bonsecours.

57

DR. J. A. CREVIER

Chirurgien et Accoucheur,

Chimiste et Naturaliste.

CI-DEVANT DE ST. CÉSaire,

24 Années d'études et d'expérience

No. 44, — RUE BONSECOURS, Montréal, — No. 44.

7 1/2 Heures de Bureau. — De 7 à 10 1/2 A. M., et de 2 à 4, et de 6 à 7 1/2 P. M.

AVIS DU GOUVERNEMENT.

DEPARTÉMENT DES DOUANES.

OTTAWA, 31 janvier 1873.

ESCOMPTE autorisé sur les envois américains jusqu'à nouvel ordre : 12 par cent.

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

JACQUES GRENIER,

IMPORTATEUR ET MARCHAND EN GROS

DE

NOUVEAUTES

No. 292, Rue St. Paul,

MONTREAL.

Une visite est respectueusement sollicitée de MM. les marchands de la ville et de la campagne. 1-52

Les Marchands de la Campagne

Sont priés de ne pas oublier la

PHARMACIE PICAULT & FILS

dans leurs achats du Printemps, Tous les articles

sont de qualité supérieure et à des

PRIX EXTREMEMENT BAS.

AUSSI

GRAINES DE CHAMPS, DE JARDINS et de FLEURS toutes fraîches.

PICAULT & FILS, PHARMACIENS CHIMISTE, 65, Rue Notre-

REVUE COMMERCIALE.

Pour la semaine finissant le 12 Février 1873.

La pluie que nous avons eue la semaine dernière a considérablement amélioré la condition des chemins à la campagne. Les affaires commencent à se réveiller. Les transactions pendant la semaine qui vient de s'écouler ont été plus nombreuses que pendant les deux ou trois semaines qui l'ont précédée. Les cours de plusieurs articles se raffermissent et les comestibles tendent à la hausse. Le commerce de nouveautés est plus actif, mais c'est principalement le commerce de détail de la ville qui opère. Les prix des Dry Goods sont à peu près les mêmes que l'année dernière, et la diminution de l'importation comparativement à celle de l'année dernière aura très probablement l'effet de leur donner beaucoup de fermeté, tout en permettant aux importateurs de moins forcer les affaires et de mieux choisir leurs acheteurs. Ce serait pour les importateurs une bonne occasion de changer leurs conditions de vente et de donner le premier coup de grâce au système qui existe et qu'on pourrait presque qualifier de *vente à consistit* de marchandises, d'arrêter l'établissement de gens qui seraient plus à leur place à tenir les manches de la charrue ou travailler à la construction de nos chemins de fer, qu'à vendre des dentelles et des rubans.

Le commerce de métaux est dans un état cahotique. On ne peut savoir une heure durant à quoi s'en tenir et les propriétaires de hauts fourneaux en Angleterre se trouvant entièrement à la merci des travailleurs sont obligés de fermer leurs usines, soit par le haut prix et le manque de charbon, soit par la grève des travailleurs, et s'ils veulent en faire venir de l'étranger, ils sont menacés de mort. La hausse des salaires paraît avoir pour effet d'augmenter l'ivrognerie, et c'est à peine si les travailleurs sont à l'ouvrage trois jours sur six. Jamais dans les districts manufacturiers de l'Angleterre la démoralisation en étant arrivée à ce point. Les journaux sont remplis de détails de crimes résultant de l'abus de boissons qui paraît être le résultat des hauts prix que les ouvriers obtiennent pour leurs services. Ils ne font pas d'économies, et gagnant en trois jours ce qu'autrefois ils en mettaient six à gagner, ils travaillent trois jours et font la noce les trois autres. Si cet état de chose se continue encore quelque temps, il pourrait bien arriver que le sphère d'opérations des travailleurs fut transportée ailleurs, et que les capitalistes anglais tournassent leur attention à développer les richesses minérales d'autres pays que celles de l'Angleterre. C'est peut être ici le temps de faire voir ce que l'industrie métallurgique fait aux Etats-Unis. Combien nous serions heureux de pouvoir dire que le Canada n'est pas en arrière de nos voisins.

Nous nous bornons à la mention que de quelques établissements nouveaux. Notre journal pourrait à peine suffire à enregistrer les noms et la nature des opérations des usines dont le minerai de fer est la base.

Dans la Pensylvanie le fourneau de la Loesport Iron Company a été amélioré et produit maintenant 238 tonneaux de fer No. 1, consommant 3,900 lbs. de minerai avec 2,000 lbs de charbon par tonneau.

La construction des ponts en fer se poursuit activement et la maison Clark, Reeves & Cie, vient de contracter pour l'érection d'un pont qui traversera la Schuylkill, à l'avenue Girard, à Philadelphie. La capacité des usines où se fabriquent les lisses de chemins de fer augmente partout. La Compagnie Pencoyd Iron Works a doublé sa capacité de production. La Phoenix Iron Company se propose de construire une usine qui couvrira un million. A Bridesburg, à Wilmington, à Newcastle et dans plusieurs autres localités, on construit des hauts fourneaux. Il s'agit de construire à Mansfield un fourneau qui produira 40 tonneaux de fonte par jour.

Dans le Connecticut, la Sheffield Manufacturing Company vient de terminer ses nouvelles bâtisses et est maintenant en pleine opération.

La Winchester Arms Company est engagée dans la manufacture de 200,000 fusils Martini Henry pour le gouvernement turc. Cette même compagnie a aussi un contrat pour 110,000,000 de cartouches.

A Hartford, on vient d'organiser une compagnie sous le titre de Blackman Wheel Company avec un capital de \$50,000.

Dans le Michigan, à St. Albans, on est à construire des usines pour travailler le fer et l'acier où on comptera 18 fourneaux à puddler, des marteaux à vapeur, etc., etc. On y manufacturera des lisses en fer et en acier.

A Marquette, le fourneau construit par la Compagnie du Lac Supérieur est ce qu'il y a de plus complet.

Dans le Wisconsin, la Milwaukee Iron Company, de Milwaukee, manufacturera annuellement 35,000 tonneaux de lisses de chemin de fer et 32,000 tonneaux de fonte. Cette compagnie emploie 1,000 hommes, et paie mensuellement de \$70,000 à \$75,000 de gages. Cette usine consommera cette année 60,000 tonneaux de houille, 20,000 de charbon dur, 25,000 tonneaux de pierre à chaux et 70,000 tonneaux de minerai.

Dans le New Jersey, dans l'Indiana, dans l'Iowa, dans le Missouri, dans l'Ohio, dans la Virginie, dans le Kentucky, partout on voit l'industrie métallurgique prendre des développements considérables.

Si nous jetons un regard sur le continent européen, on y voit aussi une progression très marquée dans la production du fer. L'Autriche, la Belgique, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Suède s'occupent plus qu'jamais à développer leurs ressources minéralurgiques et métallurgiques.

Le total des exportations de la Belgique a augmenté et l'exportation des lisses d'acier qui en 1870 n'était que de 320 tonneaux a atteint l'année dernière 4,000 tonneaux. L'exportation d'acier en Angleterre qui n'était que de trois tonneaux en 1870, a été de 653 tonneaux en 1872.

En 1869, la France a produit 52,000 tonneaux d'acier, vingt et une fois plus qu'en 1864, et dans la première moitié de 1870, elle a produit 44,410 tonneaux, et on croit qu'au-sitôt qu'elle se sera relevée des désastres de la dernière guerre, elle produira annuellement 90,000 tonneaux. En 1871, les usines connues sous le nom de Terre Noire ont expédié aux Etats-Unis, pour £30,000 de lisses d'acier. C'est la première exportation de lisses en acier

de France aux Etats-Unis. Dans la seconde moitié de l'année dernière 22,850 tonneaux d'acier furent fabriqués en France.

Les exportations de minerai de l'Italie à d'autres pays principalement à la France ont été l'année dernière de 31,649 tonneaux et augmentent régulièrement. Les mines de fer de l'Italie sont exploitées par une compagnie française.

En Espagne, c'est le capital anglais et l'activité anglaise qui exploite le minerai et approvisionne les maîtres de forges anglais avec du minerai de qualité supérieure. Ent' autres compagnies on remarque "The Malaga Magnetic Company" qui a été formée dans le but d'exploiter et d'expédier en Angleterre les riches dépôts de fer qui se trouvent dans la vallée de La Palmitera, à environ 16 milles des côtes de la Méditerranée. Dans d'autres provinces d'Espagne, l'industrie minéralurgique n'est retardée que par les ridicules règlements douaniers espagnols.

On se plaint beaucoup dans les chantiers des difficultés qu'on rencontre dans l'exploitation de la forêt où la neige mesure plusieurs pieds d'épaisseur. Le charriage est une des opérations les plus difficiles, et la quantité de bois qu'on sortira de la forêt cet hiver sera bien moindre que l'année dernière. Le transport des provisions est très coûteux et l'avoine se paie jusqu'à un dollar et demi par minot dans les chantiers du Lac Temiscamingue. Les propriétaires des scieries dans les environs d'Ottawa se sont entendus pour suspendre le travail de nuit sous peine d'une pénalité de \$2,000. Cette mesure diminuera la production des scieries et en rognant la quantité de stock qui sera placée sur le marché, fera probablement hausser les cours.

Le *Mark Lane Express* du 20 Janvier nous informe que la température en Angleterre s'est beaucoup améliorée et ressemblait à celle du mois d'Avril. La végétation est très avancée et on voit déjà dans les champs beaucoup de fleurs du printemps. Les arbres sont couverts de bourgeons, les prairies sont vertes et les bestiaux y trouvent leur nourriture.

Dans le tableau des exportations du Port de Boston, on remarque le départ du navire *Pegasus* pour Hong-Kong avec 1680 tonneaux de glace.

Farines et Blé.—Les affaires en farines et en blé sont restées aussi calmes que la semaine dernière. L'amélioration dans la température en Angleterre et les arrivages réguliers à la côte fournissent aux besoins et arrêtent momentanément la spéculation. Sur la place de Chicago les affaires en céréales ont été depuis huit jours passablement calmes et les prix n'ont que peu ou point fluctué. Le stock de céréales au trois courant était de : Blé, 1,600,814 Bushels; Maïs, 5,024,656 Bushels; Avoine, 992,399 Bushels; Seigle, 291,670 Bushels; Orge, 567,683.

Grains grossiers.—Il n'y a aucun changement depuis la semaine dernière sur les grains grossiers.

Lard en barils.—La demande est toujours calme pour cette saison, néanmoins les prix sont quelque peu plus fermes, les détenteurs ne forçant aucunement la vente. On a vainement offert \$15.00 pour mess qu'on cote aujourd'hui \$15.50.

Pores abattus.—Tendant à la hausse. On

cote \$5.60 à \$5.75 par 100 lbs. Les recettes depuis quelques jours ont été très minimes.

Saindoux.—Nous signalons une bonne demande spéculative pour le saindoux en tinnettes. Vente de 200 tinnettes à 8½ cloturant à 9 c. par lb. Le stock en disponible n'est pas considérable.

Sur la place de Chicago la semaine dernière les affaires étaient calmes mais les cours restaient fermés. On cote le mess pour livraison sur février \$11.95 à \$12.00; Mars \$12.25 à \$12.30; Avril \$12.50 à \$12.55; Mai \$12.70 à \$12.75. Saindoux livrable sur février \$7.37½ à \$7.50 par 100 lbs; Mars \$7.45 à \$7.50; Avril \$7.65 à \$7.70. Jambons verts, moyenne 16 lbs 8¼ c. par lb. et 17 lbs 7¾ c.

Beurre.—Nous signalons une hausse de pleinement 2 à 3 cts. par lb. sur les qualités désirables et de 2 c. sur les qualités inférieures. Les exportations en Europe de qualité inférieure se continuent toujours sur une grande échelle, tandis que les qualités supérieures sont dirigées sur New-York. On cote qualité de choix 20 à 21 c., bon ordinaire 17 à 18 c., ordinaire 14 à 16 c.; inférieur 10 à 12 c.

Fromage.—Bonne demande pour la consommation à 13 c. pour choix et 12 c. pour bon ordinaire. Le stock en disponible est très léger et les cours tendent fortement à la hausse.

Laine.—Les transactions ont été fort lentes depuis quelques jours et ne comportent qu'environ 5,000 lbs de laine étirée du Bas-Canada en lots de 32 à 35 c par lb.

A Boston les affaires en laine sont lentes. Il y avait de nombreux acheteurs à la vente publique jeudi dernier, et la compétition pour les lots désirables était très active et ont été adjugés à de bons prix. Cette vente a causé beaucoup de fermeté dans le marché particulièrement pour les toisons. Les laines étirées sont de défiance difficile de même que les laines étrangères qui s'écoulent lentement.

L'importation des laines à New-York pendant l'année 1873 a été de 168,146 ballots équivalant à 69,177,668 livres. L'importation a été de 5,000,000 de livres plus considérable qu'en 1871 et de 16,000,000 de plus qu'en 1870. Le stock était au premier courant de 14,986,500 lbs contre 11,171,750 au premier janvier et 7,475,750 lbs au premier janvier 1871. Le stock se compose de moitié domestique, moitié étrangère. Par le dernier recensement des Etats-Unis, (Juin 1870), il y avait 3,454 filatures de laine possédant un capital de \$132,382,319. Elles employaient 119,859 personnes et payaient en salaire la somme de \$40,357,235 annuellement.

Cuir.—Le marché n'offre aucun changement dans les cuirs noirs. La demande pour le cuir à semelle a été moins active depuis huit jours. Les peaux vertes sont régulièrement demandées et on cote les No. 1 à 10 c. et les No. 2 9 c.

Chaussures.—Nous signalons un bon courant d'affaires dans les chaussures du printemps.

Bois de service.—Le commerce local qui a été passablement calme depuis la clôture de la navigation commence à donner des signes de réveil, et depuis quelques jours on signale une reprise assez marquée et une bonne demande pour les bois qui entrent dans la confection des meubles, des voitures, etc. Les recettes depuis quelques jours augmentent régulièrement. Les approvisionnements nous viennent des town-

ships de l'Est et sont accaparés à mesure qu'ils arrivent, et on cite de fortes quantités vendues pour livraison future. En vue d'une demande plus active les clos s'approvisionnement plus fortement qu'à l'ordinaire de bois blanc de qualité supérieure et large, de merisier et de pruche.

Merisier.—Ce bois est recherché et des contrats ont été conclus pour le livrable à une hausse de \$2.00 par M. pieds sur les cours de l'automne dernier.

Epinette blanche.—Les recettes de cette qualité de bois sont très limitées. La demande dépasse l'offre et ce qui paraît sur le marché est accaparé par le commerce local aussitôt qu'offert.

Pruche.—Nous renseignons une bonne demande régulière pour les madriers et les planches de pruche qui remplacent aujourd'hui les rebuts de pin.

Briques.—Les affaires ont été calmes depuis le commencement de l'hiver, mais des contrats importants qui sont sur le tapis laissent voir qu'il s'établira une demande considérable avant longtemps. Les contracteurs qui ont à compléter l'exécution de contrats d'ici au printemps, paient les prix pleins pour la brique manufacturée l'année dernière et celle fabriquée ici, mais on s'attend à une baisse sensible au printemps aussitôt après l'ouverture de la navigation. On cote aujourd'hui la brique commune ordinaire \$8.50 à \$9.00 par 1,000, pressée dure \$9.00 à \$9.50, de front \$10.00 à \$10.50, Bulmer & Shepard \$12.00.

Foin et Paille.—Le marché est très abondamment fourni de foin et de paille et les prix ont reculé de pleinement un dollar par 100 bottes depuis quelques jours. Nous avons tout lieu de croire que le mouvement de baisse continuera encore pendant quelque temps, la culture désirant profiter des beaux chemins pour apporter sa marchandise au marché. Nous cotons aujourd'hui le foin de meilleure qualité de \$12 à \$13, l'inférieur de \$9 à \$11 et la paille de \$4 à \$6.

Allumettes.—Nous signalons à nos lecteurs le changement du prix des allumettes (qui aurait du paraître dans notre dernier bulletin). On cote depuis le premier février les allumettes de Eddy par 50 caisses et au-dessus \$5.25; 25 à 50 caisses \$5.37½; 5 à 25 caisses \$5.50 et moins de 5 caisses \$5.75.

Articles en bois.—On cote les lavenses en zinc \$2.25 par douzaine, les sceaux à deux cercles \$2.25; 3 cercles \$2.50. Une manufacture de sceaux dans les Townships de l'Est vient d'être détruite par le feu.

Balais.—Notre liste de prix courants contient le tableau révisé des prix des balais.

Bouteilles.—Très rares et en légère demande. On cote de \$8.00 à \$8.50 par grosse.

Cable et cordages.—Prix révisé 10 février. Voir tableau.

Drogueries.—Nous n'avons aucun changement à signaler dans les drogueries dont la demande est toujours calme.

Epices.—La situation du marché est la même que la semaine dernière.

Fruits.—Les détenteurs ne forcent pas la vente, mais on croit qu'ils feront d'assez fortes concessions sur les cours ordinaires pour effectuer des placements considérables de raisin de Malaga. Les noix sont rares et très fermement tenues.

Huiles.—Calmes sans changement de prix. Le gouvernement américain vient de décider que l'huile de loup-marin n'entre pas dans les Etats-Unis franche de droit, d'après le traité de Washington, n'étant pas considéré comme huile de poisson.

Melasse.—Cette douceur est quelque peu mieux demandée et les qualités inférieures tendent légèrement à la hausse.

Pétrole.—Demande sans importance aux cours signalés dans nos derniers bulletins.

Poisson.—Bien que la demande ne soit pas encore très active, il y a réveil très marqué dans cette branche d'affaires et on cite plusieurs ventes de poisson blanc, de truite des lacs, de saumon et quelques ventes de morue. On cote le poisson blanc en demi barils \$4.50; la truite des lacs \$4.25; la morue en barils \$3.75 à \$4.00; la grande en grenier \$4.50 à \$5.00; le saumon \$15.00 à \$16.00; le hareng de Labrador \$3.75 à \$4.00; celui de Canso \$3.00 à \$3.50; celui des Iles de la Madeleine \$2.00 à \$2.50 et la morue séchée \$4.50 à \$5.00.

Riz.—La modicité des stocks en disponible restreint la demande spéculative qui a l'air vouloir s'établir. On cote Rangoon ordinaire \$4.10 à \$4.25 et celui de choix \$4.30 à \$4.40 par 100 lbs.

Spiritueux.—La demande de spiritueux domestiques est de nouveau redevenue calme. Les cours se maintiennent fermement. Nous n'avons connaissance d'aucune transaction valant la peine d'une mention spéciale dans les spiritueux étrangers.

Sucre.—Demande calme avec tendance à la baisse.

Thé.—On cite quelques affaires dans le thé japonais de qualité supérieure. Les autres sortes sont tranquilles.

Tabac.—Vente de 25 caisses tabac du Haut-Canada à 7 c. en douane.

Consommation de tabac en Angleterre.

Un statisticien anglais a publié dernièrement des chiffres intéressants sur la consommation de tabac en Angleterre.

La nation anglaise paraît avoir dépensé en tabac depuis 1801 à 1870 la somme de £578,000,000 sterling. Ce montant ne comprend pas la valeur des pipes et autres accessoires que requiert le fumeur.

Voici comment se décompose ce montant de £578,000,000.

Tabac brut entré en consommation.....	1,697,748,608
Poids additionnel entré dans la manufacture 38 pour cent.....	560,257,040
Ajouter 25 pour cent pour falsification.....	424,487,152
Ajouter 10 pour cent pour contrebande.....	169,774,860
	<hr/>
	2,862,217,660
A 4s. par lb. £572,448,532	
Tabac manufacturé entré en consommation.....	11,811,471
Ajouter 10 pour cent pour contrebande.....	1,681,147
	<hr/>
	15,192,618
A 10s. p. lb. £ 7,596,309	
Total.....	£580,044,841 2,877,410,278

L'entretien de la famille royale a fourni dernièrement le sujet de beaucoup de discussion. La liste civile pour l'année 1870, y compris les pensions payées à la famille royale forme la somme de £516,941. L'éducation a coûté à l'état cette même année £1,635,212; l'administration de la justice £4,365,112. La dépense nationale de tabac a été pour cette année 1870 de £14,038,653. Le paupérisme est devenu alarmant au point d'en troubler l'esprit des économistes et ce avec beaucoup de raison, néanmoins les pauvres coutent £3,000,000 par année, tandis que la pipe et la tabatière enlèvent £14,000,000. On se plaint des taxes locales et pourtant le tabac ne coûte que quelques louis de moins que la somme totale prélevée en taxes locales, et si on ajoute le plus modeste pourcentage possible pour les pipes etc, ce montant sera dépassé de beaucoup. L'Association Britannique a fait plus que n'importe quelle autre organisation pour l'avancement des sciences. Elle consacre tous les ans la plus grande partie de son revenu en expériences pour le bien être de la race humaine, et dans ce but l'Association dépense entre £2,000 à £3,000 par année. Qu'on compare cette somme avec ce qui se dépense pour le tabac. Ce qui est plus pitoyable (dit ce statisticien lugubre) c'est que la plus grande partie de cette énorme somme sort de la poche des travailleurs qui ont le plus besoin de faire des économies. On estimait en 1844, à 80 pour cent la proportion dépensée par la classe des travailleurs, ce qui donnerait £520,235,856 pendant les 70 ans pour ce luxe inutile. Si le travailleur anglais appliquait aux fins de l'éducation ce qu'il dépense pour le tabac, on trouverait en peu de temps la solution aux difficultés de toutes sortes de l'éducation. En 1871 on aurait obtenu £12,684,787, somme suffisante pour maintenir une armée de maîtres d'école. Cette somme fournirait le denier de l'école à 9,000,000 d'enfants à l'année ronde.

Et dire que malgré tous ces chiffres, on n'en fumera pas moins!

Encore une hausse sur le charbon.

Le câble transatlantique nous a signalé une hausse sur le charbon qui aurait eu lieu le 4, et qui aurait porté le prix à 48 chelins par tonneau et cloturant le soir à cinquante-trois chelins. En conséquence de cette hausse, plusieurs hauts fourneaux et usines furent forcés de suspendre leurs opérations et les actions des chemins de fer anglais tombèrent en valeur.

Commerce d'œufs.

Le commerce d'œufs commence à assumer une importance extraordinaire dans les Etats Unis et particulièrement à New-York.

Les recettes pendant l'année 1872 se sont montées à environ 500,000 barils, dont 34,878,520 douzaines de la valeur de \$7,765,425. Comparées à l'année 1871, les recettes ont augmenté d'un delà de 90,000

barils de la valeur de \$640,633. Prenant la consommation de New-York comme base de celle des Etats-Unis, la consommation annuelle serait de 4,000,000 de barils. La valeur de ces quatre millions de barils à une moyenne de 15 c par douzaine chez le fermier donnerait la somme de \$60,000,000.

Commerce de sel dans le Cheshire.

Les exportations de sel pendant l'année 1872 ont été de 883,373 tonneaux se répartissant comme suit: Etats-Unis 153,206 tonneaux; Amérique Britannique du Nord 67,634 tonneaux; Indes Occidentales et Amérique Méridionale 6,704 tonneaux; Afrique 19,438 tonneaux; Indes Orientales 233,109 tonneaux; Australie 9,792 tonneaux; Prusse 34,310 tonneaux; Russie 50,762 tonneaux; France et Ports de la Méditerranée 1,130 tonneaux; Hollande 19,384 tnx; Belgique 31,870 tnx.; commerce côtier, Newcastle 24,171 tonneaux; reste de l'Angleterre 4,398 tonneaux; Ecosse 34,431 tonneaux; Irlande 8,608 tonneaux.

La Banque de St. Jean.

Comme nos lecteurs pourront le voir par l'annonce, dans une autre colonne, le projet de la fondation d'une banque dans notre ville est définitivement arrêté. Cette institution portera le nom de: "Banque de St. Jean" et une application sera faite au parlement fédéral, à sa prochaine session, pour la faire incorporer. D'après ce que nous apprenons, l'entreprise rencontrera le concours actif de tous nos concitoyens les plus influents, lesquels sont prêts à souscrire le capital requis pour sa mise en opération. Ce fait parle bien haut en faveur du progrès de notre ville, dont le commerce et l'industrie, prennent des développements aussi rapides qu'encourageants. Depuis longtemps elle compte comme troisième ville commerciale de la province, et l'élan qui vient d'être donné à ses intérêts manufacturiers par la fondation d'une filature de laine, déjà en pleine opération quoiqu'organisée depuis quelques mois seulement, donne les plus belles espérances pour l'avenir. Grâce à sa position, St. Jean ne peut manquer de devenir avant longtemps un grand centre d'affaires, si ses habitants continuent à prendre avantage de toutes les circonstances qui contribuent à son avancement. — *Franco Canadien.*

Les Chemins de fer américains en 1872.

Le développement du réseau des chemins de fer américains date à peine d'une vingtaine d'années. Il n'y avait presque pas de chemins de fer dans ce pays-ci à l'époque où la découverte des mines d'or de Californie en 1848 attirait dans ces lointains parages les aventuriers de toutes les nations. On comptait alors, en effet, moins de six mille milles de voie ferrée aux Etats-Unis, dont 1276 dans la Nouvelle-Angleterre, 4,000 dans les Etats du Centre et du Sud, et de 6 à 700 dans l'Ouest.

Douze ans plus tard, au moment où se déclarait entre le nord et le Sud le mou-

vement qui devait conduire à la plus longue et la plus gigantesque des guerres civiles, il y avait 30,000 milles de chemins de fer en exploitation; 11,000 dans les Etats de l'Ouest, plus de 9,000 dans les Etats du Sud, près de 7,000 dans les Etats du Centre, 3,600 dans la Nouvelle-Angleterre.

Ces 30,000 milles avaient coûté \$1,070,000,000, dont la huitième partie, au moins, avait été fournie par le capital étranger.

La guerre, tout en ralentissant les travaux de construction, ne parvint pas à les arrêter complètement. Dès la seconde année du conflit, cent millions de dollars étaient employés à augmenter le réseau de près de 2,000 milles. Au moment de la paix, en 1865, 35,000 milles de voie ferrée sillonnaient les Etats-Unis, et ce chiffre s'est doublé depuis, car il est de 69,158 milles aujourd'hui.

Or, ces 34,000 milles construits aux Etats-Unis depuis la guerre, représentent une longueur supérieure à celle que nous présentement, pour la même période, la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Russie qui réunissent cependant une population de 175,000,000 d'habitants. Nous appuyons notre déclaration sur le tableau suivant dont nous empruntons les éléments au *Railway Monitor*:

	Milles.	Population.	Superficie par m. car.
Etats-Unis....	69,158	38,555,983	2,992,879
Allemagne....	12,207	40,111,265	212,091
Autriche.....	5,865	35,943,592	227,234
France.....	10,333	36,469,875	261,900
Russie.....	7,044	71,207,794	1,992,574
Angleterre....	15,537	31,817,108	120,769
Belgique.....	1,301	4,839,094	11,412
Pays Bas....	886	3,848,055	13,464
Suisse.....	820	2,669,095	15,233
Italie.....	3,667	26,273,776	107,961
Danemark....	420	1,784,741	14,553
Espagne.....	3,401	16,301,850	182,758
Portugal.....	453	3,987,867	36,610
Suède et Norv.	1,049	5,860,122	188,771
Grèce.....	100	1,332,508	19,941

Ces chiffres ont leur éloquence.

Nous arrivons à l'année 1872, et nous trouvons un chiffre encore respectable de prolongement de parcours, car le réseau s'est augmenté de 6,511 milles; mais, dans un pays où l'on ne s'occupe que d'aller en avant, et toujours en avant, ce résultat ne provoque, depuis quelques jours, que des réflexions pleines de mélancolie dans la presse locale, parce qu'il nous laisse en arrière sur ceux de 1871 qui comptait 7961 milles de plus que l'année précédente et même sur ceux de 1870 qui accusaient 7433 milles de plus qu'en 1869.

Il est certain que si rien n'avait troublé le marché des capitaux, 9000 milles au moins, auraient été construits en 1872, mais il a bien fallu compter et avec le resserrement de l'argent et avec la difficulté que trouvaient les entrepreneurs, pour des motifs que tout le monde connaît, à négocier leurs obligations sur les marchés qui autrefois les recherchaient avec tant d'empressement.

Les 69,000 milles de voie ferrée que les Etats-Unis possèdent aujourd'hui auraient coûté, d'après le *Railway Monitor*, \$3,436,638,749, somme à peine supérieure à celle que l'Angleterre aurait dépensée pour

faire ses 16,000 milles de chemin de fer. Il est juste de dire cependant, que la moyenne des dépenses de construction augmente, depuis quelque temps, aux États-Unis dans une proportion assez marquée. Mais cela tient à une grande amélioration dans le choix des matériaux employés. Les rails d'acier prennent souvent la place des rails de fer; on enlève les rails légers pour les remplacer par des rails plus lourds. On fait des voies doubles; les ponts, les constructions en pierre sont plus solides; en un mot, on pense davantage au lendemain; mais c'est de l'argent bien employé. Bref, en 1867, le cout moyen était de \$42,770 par mille; en 1869, il était de \$44,255, et en 1872, de \$49,599. Ce n'est pas là une augmentation exagérée, si au prix de quelques mille dollars de plus par mille on s'est mis en mesure d'éviter dans un temps rapproché des frais de réparation qui souvent renouvelés, coûteraient peut-être beaucoup plus cher.

Si nous examinons quelles sont les contrées qui ont le plus profité de l'augmentation du réseau en 1872, nous trouvons tout d'abord la grande vallée du Mississipi. Ainsi, tandis que les États de la Nouvelle-Angleterre, dont le réseau ferré est presque complet, ne comptent que 162 milles de voies nouvelles, les États du Centre ont une augmentation de 1,220 milles, ceux du Sud, de 1,273 milles. Restent 3,300 milles pour les États de l'Ouest, et 519 milles pour la côte du Pacifique.

Fabriques de Manchester, E.-U.

Les fabriques de Manchester, E. U., consomment annuellement 2,400,000 livres de coton, 1,800,000 livres de laine, 12,000 tonnes de charbon et 12,000 gallons d'huile à friction. Elles produisent au-delà de 520,000 verges de casimires, 10,000,000 verges de calico, 2,000,000 verges de mousselines de laine et 8,000,000 verges d'étoffes à robes. Capital employé \$1,800,000. Ces fabriques emploient 3,500 travailleurs.

AVIS

AVIS est par le présent donné qu'à la prochaine session du Parlement du Canada, demande sera faite aux fins d'obtenir un acte pour incorporer une Compagnie sous le nom de "Le Crédit Foncier du Canada," dont le Bureau principal sera à Montréal.

Montréal, 6 février 1873.



COMPAGNIE DU

Chemin de Fer de la Rive Nord

AVIS

Est par le présent donné qu'à une assemblée des Directeurs de la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD, tenue le 1er Février courant, il a été résolu de demander aux actionnaires QUATRE NOUVEAUX VERSEMENTS DE DIX POUR CENT CHACUN sur le montant du capital souscrit par eux, les dits versements devenant dus et payables au Secrétaire et Trésorier de la dite Compagnie aux époques suivantes:—

- Le 1er. le ou avant le 8 Mars 1873
- Le 2me. le ou avant le 8 Juin 1873
- Le 3me. le ou avant le 8 Septembre 1873
- Le 4me. le ou avant le 8 Décembre 1873

A. H. VERRET, Secrétaire et Trésorier.
Québec, le 3 février 1873.

CHARLES FRASER & CIE
375, Rue des Commissaires

OFFRENT EN VENTE

- Boucauts grande Morue Verte
- Barils Morue Verte
- Barils Harengs du Labrador
- Demi-barils do do
- Sacs gros Sel de Liverpool
- Sacs fin do do
- Sacs Factory Fil ed.

13 février

ASSOCIÉ DEMANDÉ
ON DEMANDE

Un ASSOCIÉ pouvant disposer d'un capital de \$5,000 pour la manufacture déjà établie d'un article dont la consommation est grande et qui prend beaucoup d'extension en Canada.

Les profits réalisés sont très considérables. S'adresser par lettre au propriétaire du *Négociant Canadien*, No. 10, Rue St. Nicolas, Montréal. 6 fév.

Compagnie de Garantie du Canada

Bureau principal, Montréal

Président,—SIR ALEX. T. GALT, K. C. M. G.

Vice-Président,—JOHN RANKIN, éc.,

Gérant et Secrétaire

EDWARD RAWLINGS

LA SEULE COMPAGNIE licenciée par le Gouvernement pour la transaction des affaires de garantie dans tout le Canada.

Les baux de cette Compagnie sont aussi reçus par

Le Gouvernement de Québec,

et par les principales banques, Chambres de Commerce, et Corporations dans toute la Péninsule. 15-18

LA BANQUE DU PEUPLE

VIENDE No. 75

Les Actionnaires de la Banque du Peuple sont par les présentes notifiés qu'UN DIVIDENDE SEMI ANNUEL de QUATRE par cent, pour les six mois courant, a été déclaré, et sera payable aux Bureaux de la Banque, LUNDI, le TROIS MARS prochain, et les jours suivants.

Le Livre de Transfert sera fermé le 14 au 28 Février courant inclusivement.

Par ordre du Bureau des Directeurs,
A. A. TROTTIER,
Caietier,

Montréal, 6 février 1873

KIRKWOOD & MORE,

Marchands de
CEREALES, FARINES, POISSONS, ET HUILES
DE POISSON,
No. 26 Rue des Enfants Trouvés,
MONTREAL.

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de
HUBERT MARTIN,

FAILLI.

Je soussigné ai été nommé Syndic dans cette affaire. Les créanciers sont requis de filer leurs réclamations à mon bureau sous un mois de cette date, No. 5 rue St. Sacrement et de s'y réunir le CINQUIEME jour de MARS prochain à DIX heures A. M. pour l'examen du Failli et pour l'arrangement des affaires de la faillite en général. Le Failli est requis d'y assister.

G. H. DUMESNIL,
Syndic Officiel.

Montréal, 4 février 1873.

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de

PATRICK CORKERY, de la Cité de Montréal, cordonnier, tant individuellement, que comme faisant affaire en société avec DAME HERMINIE PARENT son épouse sous le nom de P. H. CORKERY & CIE.,

FAILLI.

Les Faillis n'ayant fait une cession de leurs biens les créanciers sont notifiés de s'assembler à leur place d'affaires No. 95 Rue St. Joseph, à Montréal, le VINGT FEVRIER courant, à DIX heures A. M. pour recevoir un état de leurs affaires et nommer un Syndic.

G. H. DUMESNIL,
Syndic Provisoire.

Montréal, 5 février 1873.

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de

ALPHONSE TISON,

FAILLI.

Je Soussigné ai été nommé Syndic dans cette affaire. Les créanciers sont requis de filer leurs réclamations à mon bureau sous un mois de cette date No. 5 Rue St. Sacrement et de s'y réunir le TROISIEME jour de MARS prochain, à DIX heures A. M. pour l'examen du Failli et pour l'arrangement des affaires de la faillite en général. Le failli est requis d'y assister.

G. H. DUMESNIL,
Syndic Officiel.

Montréal, 1 février 1873.



CHEMIN DE FER

LE

GRAND TRONC du CANADA

BUREAU DE L'AGENT GENERAL DU FRET,
Montréal, 3 Février 1873.

Avis important concernant le Fret.

En conséquence du fait que les lettres initiales de plusieurs stations du fret sur la ligne de Grand-Tronc sont les mêmes, les marchands sont particulièrement requis dans tous les cas, lorsqu'ils adressent des paquets, d'écrire le nom de la station en entier; autrement la compagnie ne saurait donner de reçu pour le fret ni se rendre en aucune manière responsable de sa due livraison.

Par exemple un paquet destiné à St. Hilaire, s'il est adressé simplement St. H. pourrait signifier également St. Hyacinthe et St. Hubert. C'est pourquoi les marchands reconnaîtront la nécessité de placer sur le paquet le nom ENTIER DE LA STATION, afin d'assurer une livraison exacte.

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.
P. S. STEVENSON,
Agent-Général du fret.
A. BURNS,
Agent

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 13 FEVRIER 1873.

L'année financière.

L'année qui vient de s'écouler a été remarquable en finances par la longue crise monétaire qui a eu lieu l'automne dernier et qui a duré plusieurs mois, par la fluctuation des stocks et par l'expansion du crédit. 1871 avait vu aussi une crise monétaire, mais d'une sévérité bien moindre, et les stocks étaient en général plus vigoureux et plus élevés au 1 janvier 1872 que le 31 décembre de la même année. La situation un moment est devenue très précaire, et l'on ne savait point si l'on parviendrait à éviter une catastrophe qui en aurait amené nombre d'autres à sa suite. Le danger est maintenant dissipé, et nous pouvons jeter sur le passé un regard de satisfaction comme le marin arrivé au port en songeant qu'il a échappé au plus grand péril.

La crise que nous avons subie a eu pour première cause l'activité croissante des entreprises commerciales et industrielles qui a nécessité de nouveaux recours au crédit; l'augmentation extraordinaire du prix de certains des premiers articles d'importation tels que le fer et le charbon, et la gêne du marché anglais. L'Angleterre est la grande réserve des capitaux; tous les États et toutes les entreprises considérables se rencontrent pour y négocier leurs emprunts. L'année 1872 a été particulièrement notable sous ce rapport, et des emprunts pour au-delà de trois cents millions de dollars y ont été placés pour être négociés. Tous les peuples ont eu besoin d'argent pour développer leurs ressources, solder des engagements ou se mettre à l'abri de l'agression étrangère. Celle qui commence ne sera point exempte de ce même caractère puisqu'une de ses premières opérations sera la négociation de l'emprunt américain de \$300,000,000, 5/100, qui une fois souscrit sera suivi de deux autres de 4/100 et de 4 1/2/100. La première cause de la gêne de notre marché subsistait donc en 1873 comme en 1872, et le commerce ferait bien de prendre ses précautions en conséquence.

Dans le cours de l'année 1871, les valeurs publiques avaient augmenté de pleinement 20 p 100 sur les cours de l'année précédente et quelques stocks avaient atteint des prix extravagants. Le contraire a eu lieu en 1872 et à la clôture de cette année, le cours des valeurs était au-dessous de ceux de 1870 à la même période. Quelques stocks comme celui de la Banque

de Montréal sont tombés de 285 à 181, et il n'en est aucun qui n'ait été affecté plus ou moins sinon dans les mêmes proportions. La première cause de cette baisse a été la restriction des avances par les banques sur les stocks, et l'augmentation du capital de plusieurs institutions de crédit. Nous aurions été heureux de pouvoir l'attribuer à l'abandon de la spéculation sur ces valeurs qui avait caractérisé les opérations de 1871; mais bien qu'il ait pu y avoir une amélioration dans ce sens, elle n'a pas été aussi prononcée qu'elle aurait pu et dû l'être.

Le tableau suivant indique le plus haut prix des stocks en 1871 et 1872 respectivement, avec le cours au 31 décembre de chaque année, et le taux de dividende annuel déclaré par chacun d'elles :

Banque.	1872		1871		Divid. annuel.
	Max. 31 Déc.	181	Max. 31 Déc.	251	
Montréal.....	285	181	285	251	16
Toronto.....	229	198	193	193	12
Commerce.....	139	116	116	131	8
B. N th Am.....	128	110	110	116	7
Cité.....	90	81	100	70	6
Dominion.....	112	107	110	109	8
Jacq-Cardier.....	127	100	125	119	8
Marchands.....	137	107	115	136	8
Metropolitan.....	110	103			
Molson.....	116	109	127	113	8
Ontario.....	115	98	122	111	8
Québec.....	115	112	127	113	8
R. Canadian.....	120	97	112	106	8
Union.....	112	100	122	110	8

Nous avons publié il y a deux semaines le sommaire du rapport officiel des banques au 31 décembre 1872. Nous le répétons en ajoutant celui de la situation des banques au 31 décembre 1871 :

CAPITAL.		
	31 déc. 1872.	31 déc. 1871.
Capital autorisé.....	\$58,316,666	\$50,566,666
" souscrit.....	53,281,211	46,567,656
" payé.....	47,282,750	38,542,026
PASSIF.		
Circulation.....	\$24,930,302	\$20,917,342
Dépôts du gouvernement à demande.....	3,663,050	2,953,293
do do requérant avis.....	3,768,599	6,084,865
do do publics à demande.....	28,988,405	28,119,991
do do requérant avis.....	20,365,415	19,273,450
Du aux banques canadiennes.....	973,456	989,877
Du aux autres banques.....	2,041,149	934,307
Divers.....	93,663	31,072
Total.....	\$84,767,699	\$81,306,097
ACTIF.		
Espèces.....	\$ 5,801,144	\$ 6,526,065
Billets provinciaux	7,885,310	6,769,417
Billets des autres banques.....	3,727,461	2,910,997
Du par les autres banques en Canada.....	1,747,543	1,903,905
do do à l'étranger.....	10,109,588	14,132,676
Débiteures du gouvernement.....	1,328,168	1,219,891
Prêts au gouvernement.....	508,252	1,437,868
do aux corporations.....	2,415,381	00,000,000
Billets escomptés.....	104,597,462	85,670,646

Billets échus non-garantis.....	994,502	1,875,509
do do garantis.....	1,315,571	1,115,245
Immeubles.....	697,763	793,967
Bâtisses des banques.....	1,939,301	1,735,577
Divers.....	1,472,563	2,099,743

Total..... \$144,639,915 \$128,747,616

Ce tableau comparatif permettra de juger d'un coup d'œil des différences notables qui existent entre les opérations des deux années dernières.

Il est intéressant de constater que les dépôts, ceux du gouvernement et ceux du public compris, se sont élevés de \$49,711,100 au 31 décembre 1871 à \$56,784,479, étant une augmentation d'un peu plus de \$7,000,000. La réserve métallique et celle des billets du gouvernement qui était tombée de \$18,617,116 en 1870 à \$13,245,482 en 1871, ne s'est point relevée en 1872. Elle est restée stationnaire à \$13,486,454, ce qui n'est une augmentation que de \$240,972.

Le fait le plus remarquable de cette période est toujours celui de l'expansion du crédit et de l'augmentation des avances faites par les banques. Le montant total des billets escomptés qui était au 31 décembre 1871 de \$88,068,400.90 atteignait au 31 décembre 1872 l'énorme somme de \$107,207,535.00. Ce qui est une augmentation de près de \$20,000,000.

Ce fait seul expliquerait amplement la gêne du marché monétaire et la réserve des banques dans leurs avances.

Le tableau suivant indiquera le rapport qui existe entre les dépôts de chaque banque et le chiffre des billets escomptés par elles à la fin des deux années dernières :

Banque.	31 Déc. 1872		31 Déc. 1871.	
	Dépôts.	Discts.	Dépôts.	Discts.
Montréal.....	\$13,063,509	20,670,000	19,353,868	15,168,000
Toronto.....	2,332,182	4,297,000	2,310,141	4,337,000
Commerce.....	5,731,112	12,731,700	5,161,706	10,086,000
B. N th Am.....	6,006,989	9,825,000	5,100,748	10,042,000
Cité.....	1,041,100	22,214,700	1,413,923	2,068,000
Dominion.....	1,019,575	9,308,000	502,369	1,565,000
J.-Cartier.....	1,463,153	3,428,000	1,563,323	2,813,000
Marchands.....	7,902,700	15,510,000	7,576,513	12,123,000
Metropolitan.....	1,480,370	1,831,000	1,209,597	1,667,000
Molson.....	2,156,405	4,310,000	1,163,206	3,017,000
Ontario.....	2,389,077	5,739,000	2,397,110	5,024,000
Québec.....	2,872,978	4,025,000	2,597,171	4,748,000
R. Canadian.....	1,908,973	4,230,000	1,374,103	3,243,000
Union.....	1,691,231	4,593,000	1,263,088	4,034,000
Du Peuple.....	987,573	2,738,000	868,098	2,508,000
Nationale.....	1,338,278	2,257,000	012,911	2,051,000

Si, maintenant, à la lumière de ces faits, on veut se faire une idée de ce que sera l'année 1873, nous dirons pour notre part, que les causes qui ont agi en 1872 continueront d'exister en 1873; que le marché anglais sera aussi surchargé que jamais d'emprunts de toutes sortes; que le prix de nos principaux articles d'importation se maintiendra fermement si toutefois il n'y a pas de hausse; que la gêne du marché ne sera pas moins grande, et conséquemment, que le commerce doit opérer avec la plus grande prudence, si à un moment donné il ne veut être exposé à ne pouvoir faire honneur à ses engagements

faute de facilités suffisantes aux banques.

Il est probable cependant que l'augmentation du capital de plusieurs banques, et la fondation de nouvelles aura pour effet de jeter plus d'argent sur la place et de faciliter les transactions. Il ne faut pas oublier cependant que le crédit a des limites qu'on ne saurait dépasser avec prudence, et cette limite, c'est celle de la production du sol ou de l'industrie que nous pouvons donner en échange sur les marchés américains ou anglais. Tout calcul doit être basé sur le chiffre et la valeur probable de la récolte. Il ne servirait à rien aux banques d'avancer sur les marchandises des sommes bien plus considérables encore si le pays ne peut les absorber ni les payer. Une telle politique n'aurait qu'un résultat, la perte des banques et la ruine du crédit canadien à l'étranger. Le mot d'ordre pour 1873 dans le commerce et dans les banques devra donc être : *Prudence et circonspection.*

Chemin de fer de Lévis et Kennebec.

La compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec vient de distribuer son prospectus et a bien voulu nous en adresser un exemplaire. Nous en profitons pour faire connaître à nos lecteurs une entreprise qui semble destinée à faire beaucoup pour la ville de Lévis et pour la prospérité des comtés environnants.

La compagnie du chemin à lisses de Lévis et Kennebec fut incorporée par un acte de la législature provinciale, dans le but de construire un chemin à lisses de bois entre la ville de Lévis et la frontière américaine. Mais bientôt ce plan fut abandonné et il fut résolu de construire un chemin de fer à voie moyenne de 4 p. 8½ pouces, pour suffire aux exigences du trafic qui ne peut manquer de surgir sur cette ligne.

La charte de la compagnie fut amendée en conséquence et le capital porté à \$3,000,000, avec privilège d'émettre des débentures pour un montant égal. En 1869 le Parlement avait octroyé à l'entreprise une aide équivalente à \$1,750 par mille, et cette faveur lui fut continuée sous la nouvelle organisation. En même temps la ville de Lévis souscrivait \$50,000 en faveur de l'entreprise qui l'intéresse si profondément. Les travaux commencèrent en juin 1871, mais ils durent être suspendus, après que le nivellement et le terrassement des 27 premiers milles furent achevés, et c'est pour se mettre en mesure de les reprendre que la compagnie fait appel aux capitalistes en leur exposant ses plans, ses calculs et ses espérances.

En jetant un coup-d'œil sur la carte qui accompagne le prospectus, nous voyons que le chemin projeté part de Lévis et se dirige par une ligne presque directe jusqu'à la frontière américaine, à 90 milles de distance, en passant par St. Henri, distance de 10 milles; St. Anselme, distance de 17 milles; Ste. Hénédiène, distance de 23 milles; Ste. Marie, distance de 32 milles; St. Joseph, distance de 42 milles; St. Francois, distance de 52 milles et St. George, distance de 62 milles. Elle traverserait donc les parties les plus riches et les plus populeuses des comtés de Lévis, Dorchester et de Beauce.

En quittant les paroisses, elle court dans une magnifique région de forêts qui sont déjà exploitées et d'où l'on expédie une multitude de billots à Québec, où ils sont sciés en bois de service, puis expédiés sur les marchés de l'Angleterre et des États-Unis. Le chemin court sur un terrain plat et régulier, les ascensions et les courbes étant extrêmement peu considérables. C'est une des parties les plus fertiles et les plus riches de la province de Québec. L'agriculture est très-avancée; elle donne des produits nombreux et variés. La Beauce contient de riches mines d'or et des dépôts de sable magnétique qui seront exploités dès que le chemin sera ouvert. Les rivières qu'il traverse offrent des pouvoirs d'eau magnifiques et en grand nombre, tandis que les grandes forêts de la frontière formeront un article d'exportation d'une très forte valeur. Le chemin de Kennebec desservira ce trafic et ses ressources ne pourront que se développer à mesure que la colonisation fera des progrès. Il ne reste pas le moindre doute sur l'avenir de cette ligne, quand on songe qu'elle offrira la route la plus courte entre Québec, Port-lane, Halifax, St. Jean, N.-B., Boston, New-York et tous les points des États de l'Est et du centre.

Le coût total de la construction et de son équipement est évalué à \$15,000 par mille soit pour 90 milles à \$1,350,000. Or les sources de revenus sur lesquelles la compagnie base ses calculs sont au nombre de huit et nous en reproduisons l'analyse.

1o. Le transport des produits agricoles. On a calculé qu'en 1861, il avait été transporté à travers le district de Beauce 211,501 tonneaux de produits, consistant en céréales, végétaux, foin, beurre, sucre, etc., et 251,383 têtes de bétail sur les marchés de Lévis et de Québec. Depuis ces produits ont augmenté dans une proportion d'à peu près 25 pour cent.

2o. Le commerce de bois qui devra augmenter considérablement du moment qu'on

facilitera les moyens de transport. Aujourd'hui, malgré les obstacles qui rendent l'accès aux marchés difficile et coûteux, il descend actuellement sur les rivières qui traversent ces régions 40,000,000 de pieds de bois évalués à \$500,000.

3o. Tout le matériel nécessaire, aux travaux de chantiers et à l'exploitation des forêts qu'on évalue en poids à 50,000 tonneaux.

4o. Le bois de chauffage pour le besoin de la population de Lévis et de Québec. On calcule que le chemin en transportera annuellement 30,000 cordes.

5o. Le trafic des passagers. Il a été recueilli l'an dernier, à la barrière St. Henri au-dessus de laquelle viennent interseceter tous les chemins qui parcourent les comtés de Dorchester et Beauce \$6,000. En calculant 6 cents par voiture, prix de péage, on trouve qu'il est passé dans cette année 50,000 voitures presque toutes apportant des produits sur les marchés et rapportant en échange des effets et marchandises.

6o. Le subside du gouvernement pour le transport des malles, environ \$100 par mille par année.

7o. L'augmentation dans la population et la production, conséquence naturelle de la facilité de communication que le chemin établira entre ces campagnes éloignées et les grands centres.

8o. Tout le trafic qu'amènera le chemin lui-même dès qu'il viendra en connection avec les chemins de fer américains et les embranchements de lignes canadiennes.

Or, voici l'évaluation qui est faite du produit de ces sources diverses sur une section de 30 milles.

Passagers, 69,032 à \$1.....	\$69,032.00
Fret, aller et retour.....	87,972.20
Bois de corde.....	30,000.00
Bois carré.....	4,500.00
Bestiaux.....	5,000.00
Transport des malles....	3,000.00
Total.....	\$199,504.20
En déduisant 60 p. 100 pour les frais d'exploitation.....	119,702.52

Il restera donc une balance de \$79,801.68 pour solder l'intérêt sur les débentures et pour les dividendes aux actionnaires.

Tel est en résumé le prospectus de la compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec. Bien qu'il soit très possible, et qu'il nous paraisse même probable, que plusieurs des calculs soient trop bas et qu'il ne se réaliseront point à la lettre, il n'en est pas moins vrai que l'entreprise en elle-même ferait immensément pour la prospérité de Lévis et de la rive sud du St-Laurent, et que sa construction attirerait dans le port de Québec une forte propor-

lin du commerce interocéanique entre l'Europe et une partie des États-Unis. Notre conviction est que le chemin de fer est désirable; qu'il serait profitable et qu'il offre des avantages si évidents que sa construction ne saurait maintenant être longtemps retardée.

Voici les noms des messieurs qui forment le bureau actuel de direction :

Président :— L'Hon. J. G. Blanchet, orateur de l'Assemblée Législative de Québec; vice-président :— l'Hon. Thomas McGreevey, sénateur et conseiller législatif.

Comité: L'Hon. A. R. C. De Léry, sénateur; P. Garneau, Ecr., Maire de Québec; J. B. Renaud, Ecr., L. Beaudet, Ecr., J. Jobin, Ecr., maire de Lévis, L. P. Demers, Ecr. et F. X. Lemieux, Ecr.

Ingénieur: J. J. Rickon, Ecr.; secrétaire-trésorier: L. Demers, Ecr.; Banquiers: La Banque Nationale; Conseil: J. G. Bossé, Ecr.; Notaire: L. Lemieux, Ecr.

Les bureaux se trouvent dans la salle du marché, à Lévis.

Nous espérons que si les directeurs se décident à demander des souscriptions ou à placer leurs débetures sur le marché canadien, les capitalistes de Montréal se feront un devoir de contribuer au succès de l'entreprise.

Toute la province est intéressée au développement des ressources de ses diverses parties, et ce qui fait la fortune de l'une tourne indubitablement à l'avantage des autres.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Le contrat pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été signé vendredi dernier. Sir Hugh Allan est président de la Compagnie, le major Walker vice-président; l'Hon. M. Abbott conseil et MM. de Bellefeuille & Baker, secrétaires.

Nous félicitons M. de Bellefeuille de la distinction bien méritée qu'il vient de recevoir.

Voici une analyse exacte des clauses du contrat :

Sir Hugh Allan, l'Hon. A. G. Archibald, l'Hon. J. O. Beaubien, J.-B. Beaudry, Ecr., E. R. Burpee, Ecr., F. W. Cumberland, Ecr., S. Fleeming, Ecr., R. N. Hall, Ecr., Hon. J. S. Helmcken, A. McDermot, Ecr., D. McInnes, Ecr., Walter Shanley, Ecr. et John Walker, Ecr., sont incorporés sous le titre de "La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique."

Le capital de la compagnie sera de \$10,000,000, (et ne pourra être augmenté

que par un acte du Parlement) dont 10 p 100 devront être versés entre les mains du Receveur-Général, pour être placés en telles valeurs qu'il jugera à propos jusqu'à ce que la compagnie ayant manqué à quelque-une de ses obligations, cette somme devienne la propriété du gouvernement.

Une fois le premier versement opéré, les actions deviendront transférables; mais aucun transfert ne sera valable d'ici à six ans, à moins qu'il soit fait avec le consentement du gouvernement.

Aucun autre versement ne sera fait sur le capital et la balance de \$10,000,000 ne pourra être appelée qu'après l'épuisement de toutes les autres ressources; mais cette balance restera comme garantie de l'achèvement du chemin de fer; et alors les versements ne pourront être demandés et faits que suivant le gré du gouvernement.

La compagnie s'engage à construire un chemin de fer depuis le lac Nipissing jusqu'à un point du Pacifique, suivant les clauses de l'Acte concernant le chemin du Pacifique, d'une largeur de 4 pieds 8 1/2 pouces, égal en tout au chemin de fer américain du Pacifique.

Le chemin sera divisé en cinq sections comme suit :

Section de l'Est : s'étendant du terminus à l'est jusqu'à la Rivière Rouge ;

Section du Lac Supérieur : s'étendant de quelque point de la section de l'Est, jusqu'au lac Supérieur ;

La Section Centrale : s'étendant d'un point sur la Rivière Rouge jusqu'au fort Edmonton ;

La Section de Manitoba : s'étendant du tronc principal dans la province de Manitoba jusqu'à la frontière des États-Unis.

La section occidentale : S'étendant du fort Edmonton jusqu'au Pacifique.

La compagnie devra commencer les travaux dans deux ans à dater du 1 juillet 1871, simultanément à l'océan Pacifique gagnant vers l'est, et à la frontière d'Ontario vers l'ouest.

La section de Manitoba devra être complétée le 1 décembre 1874, et la section du lac Supérieur le 31 décembre 1876; elle continuera les travaux sur les autres sections avec toute la diligence possible, et devra les terminer le 30 juin 1881 à moins que l'époque ne soit retardée par un acte du Parlement.

Dès que 20 milles seront terminés, la compagnie devra les exploiter au désir du gouvernement.

Le gouvernement pourra charger des ingénieurs d'examiner les travaux.

La compagnie recevra l'octroi de 50,000,000 d'acres de terre, par blocks de 20 milles de profondeur par 6 à 12 milles de largeur, alternativement avec ceux du gouvernement qui seront d'égales dimensions. Un octroi de 25,000 acres de terre par mille sera donné pour la construction de l'embranchement du Lac Supérieur; et 20,000 acres par mille pour l'embranchement de Manitoba.

Les droits des colons sont réservés ainsi que ceux de la compagnie de la Baie d'Hudson, et le déficit qui pourrait en résulter sera compensé par le gouvernement. La compagnie n'est pas tenue d'ac-

cepter des terrains impropres à la culture. Les terres seront prises autant que possible entre les 49ième et 57ième parallèles de latitude septentrionale.

La compagnie aura droit de voie gratuite sur toutes les terres de la couronne. Les terres lui seront octroyées de 6 mois en 6 mois, à mesure que le chemin avancera. Le gouvernement ne pourra vendre ses terrains alternatifs à ceux de la compagnie à moins de \$2.50 l'acre.

Le gouvernement indemnifiera les indiens des terres concédées à la compagnie.

Celle-ci aura droit à la subvention de \$30,000,000, payable de mois en mois à mesure que les travaux progresseront. Le coût des explorations faites en sera déduit. La compagnie pourra recevoir des subventions des municipalités.

Elle pourra créer un bureau de syndics, dont un membre sera choisi par le gouvernement, le second par la compagnie et le troisième par les porteurs de bons, pour la réception de la subvention du gouvernement ou des municipalités, le paiement de ces valeurs à la compagnie ou leur placement en fonds publics, leur vente, etc, le rachat des obligations et le paiement des intérêts, ou l'exercice de tous autres pouvoirs qui lui seront délégués par règlement de la compagnie.

Le bureau de directeurs pourra aussi créer un bureau pour l'administration des terres de la compagnie et leur disposition. La compagnie devra rendre un compte annuel aux syndics de la vente ou du loyer des terres et en verser le produit entre cours mais, déduction faite des frais encourus dans cette opération.

La compagnie aura les pouvoirs ordinaires des corporations de ce genre et devra poser des fils télégraphiques dans toute l'étendue de sa ligne. Les directeurs administreront les affaires et ils siégeront à Ottawa. Ils pourront émettre des bons, les vendre et les racheter; qui formeront la première charge sur les propriétés de la compagnie, pourvu que leur montant ne dépasse point \$40,000 par mille de chemin; mais le montant pourra être plus restreint, si une entente a lieu à cet effet entre les directeurs et les porteurs de bons. Il pourra y avoir un agent à Londres chargé des intérêts de la compagnie.

Les ponts ne pourront être construits qu'après que les plans auront été approuvés par le gouvernement.

Le gouvernement pourra par un ordre inséré dans la *Gazette Officielle*, le 1 Mai 1874, annuler cette charte et entrer en arrangements avec d'autres personnes, si le 1 janvier 1874 la compagnie n'a pas fait des arrangements satisfaisants au gouvernement pour l'obtention de l'argent nécessaire pour la construction et l'exploitation du chemin.

"Canada Guarantee Company."

Nos lecteurs ont dû remarquer dans nos colonnes l'annonce de la compagnie de Garantie du Canada, organisée il y a quel que temps dans le but de garantir la fidélité des employés de confiance, tant

dans le gouvernement que dans les compa- gnies particulières. Cette organisation ré- pondait certainement à un besoin vivement senti et nous ne sommes pas surpris d'ap- prendre que l'on s'en est généralement prévalu. La nécessité de donner cautions place les employés dans la pénible alter- native d'aller demander un service toujours désagréable à leurs amis, ou de renoncer à un emploi lucratif. Le paiement d'une prime insignifiante à la compagnie de ga- rantie fait disparaître cet embarras et cha- cun peut de cette manière devenir sa pro- pre caution. D'un autre côté le gouverne- ment ni les compagnies ne sont exposés à aucune perte puisque l'assurance est soli- dement établie et capable de rencontrer tous ses engagements.

Il serait à l'avantage de tout le monde si le gouvernement et les corporations obligeaient leurs employés à s'assurer à cette compagnie, au lieu de prendre des cautions.

MARCHE MONÉTAIRE.

12 février 1873.

Le marché est tranquille. Les parts de banque ont été plus faciles et il s'est fait des transactions aux prix suivants :

Table with columns: STOCKS, Ache- teurs, Ven- deurs, Transac- tions. Lists various banks and financial institutions with their respective prices and transaction volumes.

Change.

Table with columns: Bank Name, Exchange Rate. Lists exchange rates for London, New-York, and other locations.

Greenbacks, 57 1/2.

Prix courants des Métaux, Ferron- neries, etc., etc.

CORRIGES PAR LA MAISON C. H. LETOUR- NEUX.

* Les articles marqués d'un astérisque sont de manufacture indigène.

Table listing various metal and iron products with their prices per unit. Includes items like Aeter fondu, Anthoine, Balances de comptoir, and various types of iron and steel.

Table listing various iron and steel products with their prices per unit. Includes items like Fusée de Mine, Fonte par tonneau, Fer blanc par casse, and various types of iron and steel.

Vis a vance de 6 à 15 0/0 sur prix de list

PRIX COURANTS

MARCHE DE MONTREAL

Table of market prices for various commodities including acids, oils, and metals. Columns include item names, units, and prices.

Café Vert

Table of market prices for coffee and other goods. Columns include item names, units, and prices.

Cuir

Table of market prices for leather and other goods. Columns include item names, units, and prices.

La Banque du Peuple

AVIS

L'Assemblée Générale Annuelle des Actionnaires de la Banque du Peuple, aura lieu aux Bureaux de la Banque, Rue St. Jacques, LUNDI, le TROIS MARS prochain, à 3 heures P. M., conformément aux 16e et 17e clauses de l'Acte d'incorporation.

Par ordre du Bureau des Directeurs,
A. A. TROTTIER,
Caissier.

Montréal, 6 février 1873

AU COMMERCE DE DETAIL

Réduction de Prix

MM. PIERRE JOLY & Cie.,

Informent le commerce de détail de la ville et de la campagne qu'ils continuent de tenir leur bureau d'affaires au

No. 264, RUE ST. PAUL

Et leur Magasin aux

Nos. 207, 209 et 211, Rue des Commissaires

En conséquence de l'incendie qui a éclaté il y a quelques jours dans leur magasin, ils ont résolu de vendre leurs

MARCHANDISES EN DOMMAGES

Et autres à une

Grande Réduction de Prix

à l'év.



Bateau-à-Vapeur à Vendre

A VENDRE, la magnifique et puissant Bateau-à-Vapeur **ST. LAMBERT**, maintenant à Lechito. Ce Bateau-à-Vapeur est particulièrement adapté au service de traversée ou de remorquage, possédant d'amples accommodations sur la pont, pouvant transporter de 25 à 30 voyageurs de foire; possédant un puissant engin de 36 pouces et de neuf pieds de piston.

Il mesure 106 pi de longueur, 46 pi de largeur et 27 pi de balancier; il dépense peu de charbon.

Conditions faciles.

Pour tous autres détails, s'adresser à

L. A. BOYER,
Président de la Compagnie de Bateau de la Traversée de St. Lambert,
Carré de la Douane. 18 21

Acte concernant la Faillite 1869.

Dans l'affaire de

CHEV. FERDINAND DURANCEAU et FRS. XAVIER JOSEPH SYLVESTRE, marchands associés et faisant affaires sous les noms et raison de "Duranceau et Sylvestre," de la paroisse de St. Jean Chrysostôme, comté de Châteauguay, district de Beauharnois.

FAILLIS.

Je Soussigné, **JAMES TYRE**, de la Cité et du District de Montréal, ai été nommé Syndic dans cette affaire.

Les Créanciers sont requis de produire leurs réclamations à mon Bureau, sous un mois, et sont aussi par le présent notifiés de se réunir à mon Bureau No. 97, Rue St. Jacques, en la cité de Montréal, LUNDI, le TROISIEME jour de MARS prochain, à TROIS heures P. M., pour l'examen des Faillies et pour l'arrangement des affaires de la Faillite en général.

JAMES TYRE,
Syndic.
18 19

Montréal, 4 février 1873.

POISSON BLANC TRUITE DES LACS

EN

DEMI BARILS

A VENDRE PAR

KIRKWOOD & MORE

26, Rue des Enfants Trouvés

31 Janv.

LOTTERIE VILLE-MARIE

Dans le but de venir en aide à différentes Institutions Religieuses.

32,000 BILLETS

A

\$1.00 CHAQUE

PRIX	VALEUR
Une propriété (Rue du Bassin, Montréal)	5,000 00
loyer annuel, \$500.....	1,400 00
Deux lots de terre (Rue St. Denis et Tanneries) \$70 chaque.....	2,400 00
Huit lots de terre (Chemin Ste. Catherine) à \$300 chaque.....	7,200 00
Quarante-huit lots (Côte Ste. Catherine) à \$150 chaque.....	7,200 00
Un prix en or de mille piastres.....	1,000 00
Cinquante prix de \$50 chaque.....	2,500 00
Cent prix de \$5 chaque.....	500 00
Deux cents prix de \$3 chaque.....	600 00
Six cents prix de \$1 chaque.....	600 00

Mille dix prix valant\$21,200 00

DONS :

1—A l'Évêché de Montréal, pour venir en aide à la construction de la cathédrale	2,000 00
2—Pour venir en aide à la construction de la chapelle de Notre-Dame de Lourdes.	1,000 00
3—Aux pauvres (Société St. Vincent de Paul)	1,000 00
4—Aux sœurs du Bon Pasteur.....	500 00
5—Aux Jéuites.....	500 00
6—Aux Oblats.....	500 00
7—Aux Sœurs de la Providence.....	500 00
8—Aux Sœurs de la Miséricorde.....	500 00
9—A la Colonie Populaire.....	500 00
	\$7,000 00

Des Agents Responsables sont demandés

Chaque personne qui vendra dix billets aura le onzième gratis. Les argentés seront déposés entre les mains du Procureur de l'Évêché de Montréal.

Le soussigné devra chaque semaine faire un dépôt des argentés des Billets vendus et il sera tenu et obligé de publier dans le journal le *Nouveau Monde*, le reçu du dépôt accompagné des numéros qui auront été vendus.

La Corporation Episcopale ne sera responsable que des numéros qui auront été ainsi annoncés, accompagnés du reçu du dépôt.

Toutes personnes qui auront pris des Billets dont les numéros ne seront pas publiés dans le journal usité, sont priées d'en prévenir le trésorier sans délai, afin d'éviter toute erreur.

Le tirage sera fait d'après le mode adopté par les Sociétés de Construction et sera surveillé par trois Prêtres et trois laïques en présence du public.

Les propriétés données en prix sont au nom de l'Évêché qui en passera titre au gagnant aussitôt après la loterie, en par le gagnant payant le prix du contrat.

Ceux qui désirent acquérir des billets pourront le faire en s'adressant au soussigné.

Pour \$10 on aura 11 BILLETS
20 " 22 " etc.

Les lettres adressées au soussigné devront être franches de port.
S'adresser à

G. H. DUMESNIL,
Gérant et Trésorier,
De la Loterie Ville-Marie,
No 5, Rue St. Sacrement,
Montéal.

20 Janv.

N. VALOIS & CIE.
MANUFACTURIERS ET MARCHANDS DE
CHAUSSURES EN GROS
26 et 28 Place Jacques Cartier,
MONTREAL.

NARCISSE VALOIS.

JUDEVALOIS.

POISSON! POISSON!!

Grande Morue Verte en grenier

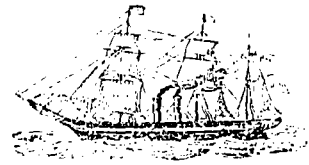
MORUE VERTE EN BARILS

A VENDRE PAR

H. LABELLE & Cie

RUE DU PORT

28 Janv.



BATEAUX-A-VAPEUR

ENTRE LES

PORTS de FRANCE

ET CEUX DE

MONTREAL ET QUEBEC

Les vaisseaux suivants de première classe, en fort, à hélice, maintenant en construction, seront expédiés comme suit, savoir :

Le **SS MONTREAL**, Lloyd A 100, de 130 chevaux, enregistré pour 1,000 tonnes, partira de Marseille pour Montréal et Québec, le ou vers le 5 avril 1873.

Le **SS TORONTO**, Lloyd A 300, de 130 chevaux, enregistré pour 1,000 tonnes, partira de la Charente et de Bordeaux pour Montréal et Québec, le ou vers le 30 avril 1873.

Ces navires ont été construits spécialement pour le commerce et l'on s'attend qu'ils feront des trajets fort rapides.

On se propose d'en faire une ligne régulière entre les ports français et le Canada, et les expéditeurs de toutes espèces de marchandises trouveront tout-à-fait convenables et commodes.

Il y aura place pour un nombre limité de passagers.

On annoncera prochainement les noms des agents à Marseille, Bordeaux, Charente et Malaga.

Pour plus amples informations, s'adresser au bureau de la

Compagnie Franco-Canadienne de Steamers

(LIMITÉE)

17, WATER STREET

LIVERPOOL

On à

MM. Thompson, Murray & Cie

41, RUE ST. SACREMENT

MONTREAL.

11 déc.

LA MEILLEURE POUDDRE A BOULANGER

QUI EXISTE.



Est la seule origin le et authentique.

NE S'ELLE NE DESAPPOINTE JAMAIS

Vendue par tous les Epiciers. 62

GAUCHER & TELMOSE

IMPORTATEURS DE

DENREES COLONIALES,

VINS ET SPIRITUEUX

Marchands de

FARINE, LARD, SAINDOUX, etc., EN GROS

No. 200 Rue St. Paul et 101 Des Commissaires,
MONTREAL.

G. GAUCHER.

12

L. W. TELMOSE.

MORIN & CIE.,

Courtiers et Commissionnaires
OFFRENT EN VENTE

- 250 Barils } Whisky de Wiser.
- 100 tonnes } 50 degrés
- 100 Barils Whisky de Seigle,
- 25 Caisses Tabac en feuille,
- 250 Tinettes Saindoux,
- 300 Barils Lard mess et Mess mince,
- 10 Boucauts Grande Morue verte,
- 100 Barils Petite do do
- 80 Barils Huile de Morue,
- 6 Barriques do
- 50 Barils Poisson blanc,
- 25 Barils Truite des Lacs,
- 1,000,000 Cigares Allemands.

>DOLPHÉ GERMAIN AVOCAT,

SYNDIC OFFICIEL POUR LE COMTÉ RICHELIEU
RUE GEORGE, SOREL.

M. GERMAIN se charge de toutes affaires légales et de collections dans le District de Richelieu.

L'AGENCE COMMERCIALE DU CANADA

INSTITUTION NATIONALE

ETABLIE EN JANVIER 1871

Fournit des informations en détail sur le caractère, la capacité et la force financière de chaque marchand, commerçant, fabricant et banquier de toute la Puissance

Un Régistre contenant les noms et estimations des personnes qui sont dans les affaires, sera donné avec un exposé de chacun des changements et des nouvelles sociétés

MURRAY, MIDDLEMISS ET CIE.,
PROPRIETAIRES
95, Rue St. François-Xavier, Montréal

Hamilton, 20 James Street South.
Halifax, Heselton's Building, Hollis St.
Toronto, 16 et 18, Wellington St. East.
St. Jean, N. B., Prince William Street.

Bureaux associés dans tous les Etats-Unis et la Grande-Bretagne

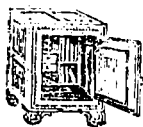
LES AGENCES COMMERCIALES.

"Nous recommandons à nos lecteurs la lecture de l'annonce de l'agence mer utile de MM. Murray, Middlemiss & Cie.

"Quoi qu'on puisse dire, les agences mercantiles sont devenues d'une indispensable nécessité aux hommes d'affaires, et sans vouloir déprécier les autres en quoi que ce soit, nous croyons que celle de MM. Murray Middlemiss & Cie. offre de solides et sérieuses garanties."—*Le Négociant Canadien.*

HOSPICE LABELLE & CIE. Marchands de

FARINES, GRAINS ET PROVISIONS,
No. 19, RUE DU PORT,
MONTREAL.



MANUFACTURE

DE

COFFRES FORT DE LA PUISSANCE

DE

GODFROY CHAPELEAU

A l'épreuve du Feu et des Voleurs, doublés en Acier et en Fer.

Constructeur de ponts en fer

AUSSI DE

GARNITURES INTERIEURES, pour voûtes en fer, avec portes à l'épreuve des voleurs.
PORTES ET VOLETS en fer à l'épreuve du feu.
PORTES EN FER pour Barques, Institutions Publiques et Charniers de Cimetières.
COFFRES DE SURETE, pour la préservation de documents importants, Billes de Banques, Dépensures, etc.
SERRURES BREVETÉES, spécialement adaptées aux portes de voûtes, Banques, Coffres-fort et Pisons.
OUTILS DE TAILLEURS DE PIERRE.
COFFRES-FORTS DE SECONDE MAIN pris en échange de coffres neufs, ou achetés au plus haut prix du marché.

BUREAU—320 RUE ST. LAURENT.

USINE:

Coin des rues Ontario et St. Charles Borromée
MONTREAL.

9 Juillet 1872. 39
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,

32 MONTREAL.

J. L. CASSIDY & CIE.

IMPORTATEURS DE
PORCELAINES,
VERRES ET VAISSELLE,
339 et 341 Rue St. Paul,
BATISSE DES SEURS, MONTREAL. 52

A. DUBORD & CIE.

Importateurs de
CIGARES et MANUFACTURIERS de TABAC
En Gros et en Détail
227 & 229 Rue St. Paul, Montréal.

N. B.—Nous attirons l'attention spéciale du commerce sur notre tabac en poudre si avantageusement connu dans les Provinces du Canada.

DESMARTEAU & CIE.

Importateurs de
VINS, LIQUEURS, EPICERIES, &c.
EN GROS
231 et 233 Rue des Commissaires
MONTREAL. 52



AVIS PARLEMENTAIRE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

BUREAU DU GREFFIER,

Ottawa, 30 Janvier 1873.

Conformément à la 50ème Règle de la Chambre AVIS est par les présentes donné que le temps pour

RECEVOIR LES PETITIONS

CONCERNANT LES

BILLS PRIVES

Expirera MERCREDI, le 26ème jour de MARS prochain.

ALFRED PATRICK,

Greffier de la Chambre.

Tous les journaux sont priés de reproduire l'annonce ci-dessus jusqu'à l'ouverture du Parlement.

31 Janvier 1873

JOHN HOPE ET CIE

Marchands Commissionnaires

Représentants en Canada :

MM. MOET & CHANDON, EPERNAV.

" BARTON & GUESTIER, BORDEAUX.

" JULES ROBIN & CIE., COGNAC.

M. M. MISA, XERES DE LA FRONTERA.

M. M. COCKBURN, SMITHES & CIE., OPORTO.

M. FREDERIC VALLETTE, MARSEILLES.

M. M. BULLOCH, LADE & CIE., GLASGOW.

" DEINHARD & CIE., COBLENTZ.

" E. & G. HIBBERT, LONDRES, Exportateurs de la bière en bouteille de MM. Bass & Cie.

" E. & J. BURKE, DUBLIN, Exportateurs de porter en bouteilles de MM. A. Guinness Fils & Cie., &c., &c., &c.

N. B.—On accepte les commandes que du Commerce en Gros.

29 octobre 1872

P. L. TOUSSIGNANT,

SYNDIC OFFICIEL, ARTHABASKAVILLE,
Solicite respectueusement de MM. les marchands, les affaires qu'ils peuvent avoir dans le district d'Arthabaska sous l'Acte de Faillite de 1869.

C. H. LETOURNEUX

IMPORTATEUR DE

Ferronnerie,
Quincaillerie,
Coutellerie, etc., etc.
261 à 265, Rue St. Paul.

(Coin de la Rue de Vaudreuil.)

MONTREAL.

HAGENS & CIE.,

(Autrefois Luders, Hagens & Cie.)

IMPORTATEUR EN GROS

DE

Ferronnerie, Porcelaine, Produits Chimiques, Teintures, Bronzes, Draps de Crin, Colle-Forte, Crayons de A. W. Faber, Cigares, Cartes à Jouer, et Articles Allemands de Fantaisie, Etc.

351, RUE DES COMMISSAIRES,

Vis-à-vis la Douane

MONTREAL.

MORIN & CIE.,

COURTIERS ET COMMISSIONNAIRES,

POUR L'ACHAT ET LA VENTE DE

COMESTIBLES,

EPICERIES,

ET SPIRITUEUX,

DENREES COLONIALES.

AGENTS POUR LA

Distillerie de Prescott,

Coin des rues ST. NICHOLAS et ST. PAUL

MONTREAL.

GEANDES DECOUVERTES

DU

Dr. J. A. CREVIER.

L'ANTI-CHOLERIQUE

Le seul spécifique connu contre le choléra et toute espèce de Diarrhée, Dérangeant d'Intestins et d'Estomac, Indigestions, &c., &c.
Cures merveilleuses attestées par des personnes dignes de foi et bien connues.

Prix - - - - 50 Cts. la Bouteille.

Certificats par les personnes suivantes :

Les RR. Mess. J. Raymond, ptre., V.-G. et Sup. du Collège de St. Hyacinthe; Ed. Grevier, ptre., V.-G. et Sup. du Collège de Ste. Marie du Monnoir, J. S. Derome, ptre.; F. X. Collette, Ptre., Sup. du Collège de St. Césaire; J. Provençal, curé de St. Océaire; J. S. Taupier, Ptre., curé de St. Paul; l'Hon. W. Chaffers, membre du Conseil Législatif; les Docteurs Franchère, Pinsonneault, Jacques, et par MM. Charles Couture, Victor Côté, J. Bte. Tessier, Delle Philomène Gauthier, et un grand nombre d'autres personnes.

S'adresser au

Dr. J. A. CREVIER,

No. 44, Rue Bonsecours.

Reduction libérale faite au commerce. 37

SOCIÉTÉ

DE

Construction de la Puissance

CAPITAL D'APPROPRIATIONS

La souscription de la deuxième émission est maintenant close, toutes les parts étant prises.

Ceux qui veulent y avoir des livres dans la première ou seconde émission ne peuvent le faire qu'en obtenant des transports.

Les livres de souscription pour les parts permanentes seront bientôt fermés.

DEPARTEMENT D'EPARGNE.

Six pour cent alloué pour sommes au-dessous de cinq cents piastres prêtées à la Société; sept pour cent alloué pour toutes sommes prêtées pour six mois ou plus.

F. A. QUINN,
Secrétaire-Trésorier.

Montréal, 10 Janvier 1873

GAUTHIER, MAYRAND & CIE.

IMPORTATEURS DE VINS, SPIRITUEUX

EPICERIES,

MARCHANDS DE FARINE, LARD, SAINDOUX,

274 et 281 Rue des Commissaires,

MONTREAL.

S. GELINAS,

IMPORTATEUR.

No. 256, Rue St. Paul

Troisième porte de

M. AMABLE PREVOST.

MONTREAL.

Thomas, Thibaudeau & Cie.

IMPORTATEURS DE NOUVEAUTES

En Gros Seulement, No. 330, Rue St. Paul.

THOMAS, THIBAudeau & CIE. Montréal,
THIBAudeau, THOMAS & CIE. Québec. MONTREAL.
THOMAS & THIBAudeau, Manchester. 52

MAGASIN CANADIEN

DE

FERRONNERIE

H. BELINEAU

IMPORTATEUR DE

Ferronneries

Et Fabricant de

FERBLANTERIES

ENSEIGNE DE L'EGOUTINE ET DU
CADENAS

Nos. 193 et 195, rue St. Paul

MONTREAL.

Assortiment complet d'Huiles, Térébenthine, Peintures de toutes sortes, Vitres de toutes grandeurs, Vernis, etc.—Aussi: Poêles doubles à un ou deux fourneaux, Poêles de Cuisine à charbon et à bois, de fantaisie et autres. 52

ETABLISSEMENT EN 1869



J. T. LETOURNEUX

IMPORTATEUR DE

PEINTURES DE TOUTES SORTES

Huiles, Vernis, Mastics,
Verrres à vitres, Lampes, Pinceaux,
Cheminees, Etoupe, &c., &c.
Coltars, &c., &c.

VITRES, GLACES DE MIROIRS ET VITRES
DE COULEUR TAILLEES A DEMANDE.

RECETTES POUR TEINDRE, ETC.

Seul agent pour la Puissance du Canada de la
Grande Patente de Dossors pour Essieux.

No. 250, Rue St. Paul, Montreal,

Enseigne de la Lampe, Pinceau et Baril de
Peinture. 20

PIERRE JOLY & CIE.

IMPORTATEURS

MARCHANDS D'EPICERIES

Vins, Liqueurs, Provisions,

TABAC & CIGARES

264, RUE ST. PAUL, et 209 & 211, RUE

DES COMMISSAIRES

MONTREAL. P. Q.

Les Marchands qui s'établissent surtout trouvent à cet établissement des avantages tant par la variété du stock que pour la régularité des prix. 17

PRINTEMPS 1872

MARCHANDISES SECHES EN GROS

Un assortiment complet de Marchandises de nouveautés, de goût et d'étape, comprenant Le célèbre alpaca noir

"Beaver Brand,"

Noies noires

et étoffes à robes en grande variété, chez

OGILVY & CIE.

MONTREAL.

16

BOYER, HUDON CIE.,

Successors de LOUIS BOYER & CIE.,

MARCHANDS DE

GRAINS ET FARINES,

PROVISIONS et EPICERIES,

L. ALPHONSE BOYER.

FIRMS HUDON.

MONTREAL.

52

S. ROUSSEAU,

FERBLANTIER ET PLOMBIER

No. 337, Rue St. Laurent,

MONTREAL.

HUILE DE CHARBON, LAMPES,
CHEMINÉES ET MECHES DE LAMPE

Ordres pour Fournaises à AIR Chaud, Ventilateurs, Refrigérateurs, Fournitures de Poêles, etc., exécutés avec diligence. Ordres pour Couvertures promptement remplis.

PRIX EXTRÊMEMENT MODÉRÉS.

M. S. ROUSSEAU a été pendant plusieurs années chef d'atelier chez M. T. Crevier, Rue Notre-Dame, où il a acquis une grande expérience dans ce genre d'ouvrage.

15 Juillet.

40

LA FABRIQUE DU PEUPLE

M. A. DEROCHE

(Successor de J. B. DEROCHE)

Importateur et Manufacturier de

TABACS, CIGARES, Etc

Nos. 241 et 243, RUE ST. PAUL,

MONTREAL.

A l'Enseigne de la grosse Torquette vous trouverez du Tabac de toute espèce et de la meilleure qualité en feuilles, en torques et en poudre, en gros et en détail, et au plus bas prix. 52

LE

BULLETIN DE NEW-YORK

JOURNAL FINANCIER, COMMERCIAL

ET D'EMIGRATION

PARAIT TOUS LES LUNDIS

ABONNEMENT POUR LE CANADA

Un an.....\$8.00

Six mois.....4.50

Les communications relatives au journal et les remises de valeurs devront être adressées au Directeur du Bulletin de New-York, 48 Broad Street, ou au Bureau du Négociant Canadien.