

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.

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 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:

Pagination continue.

- 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, FINANCIER ET D'ASSURANCE.

Vol. 3—No. 18

MONTREAL, 5 FEVRIER, 1874.

[\$2 PAR ANNÉE

LE NEGOCIANT CANADIEN

PUBLIÉ DANS LES INTÉRÊTS DU

COMMERCE et de L'INDUSTRIE

PARAISANT 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. 30, Rue St. Gabriel.

Abonnement, - - - - \$2.50 par an

Payé d'avance le premier mois - 2.00 "

Annonces - 10 cts par ligne par insertion

L. E. MORIN & CIE

ÉDITEURS-PROPRIÉTAIRES.

HOSPICE LABELLE & Cie

Marchands de

FARINES, GRAINS, ET PROVISIONS,

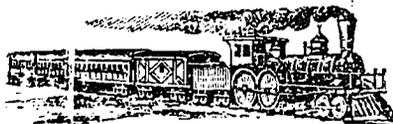
No. 10, RUE DU PORT,

MONTREAL

Chemins de Fer du Canada Central

DE

Brockville et d'Ottawa.



Achetez vos Billets pour Ottawa via Brockville.

Certains arrangements ont été pris avec les Trains du Grand-Tronc.

Trois Trains Express Quotidiens.

D E P A R T.	
Brockville	7.20 A. M. 4.00 P. M.
Ottawa	8.30 do 4.45 do
Renfrew	8.00 do 3.00 do
A R R I V E E.	
Ottawa	8.00 P. M. 12.30 P. M.
Renfrew	2.00 do 9.45 do
Brockville	1.50 do 9.45 do

Ces chemins sont de la même largeur que le Grand Tronc, et il n'y a par conséquent aucun transbordement de fret une fois que les wagons ont été chargés.

Rockville, 6 Mai 1872.

H. ABBOTT, Gérant.

N. RENAUD & CIE

MARCHANDS DE

Farine, Grains & Provisions

No. 34, RUE DES ENFANTS TROUVES

MONTREAL

Formation de Société

Nous soussignés avons l'honneur d'informer le public que nous avons formé une Société sous les noms et raison de N. RENAUD et Cie., pour faire le commerce de FARINE, GRAINS et PROVISIONS.

N. RENAUD,
P. LARIN,
A. E. GAGNON.

30-30

MEULES FRANCAISES

ET

ECOSSAISES

Pierres à Meules, Blocs

ETC., ETC., ETC.

AUX

Propriétaires de Moulins, Meuniers et autres

Les soussignés offrent en vente Meules pour moulins à farine

(Diverses grandeurs.)

- do pour mouler le blé,
- do pour mouler l'avoine,
- do pour écailier l'avoine,
- do écossaises pour l'avoine,

Meules pour perler l'orge (à manufacturer le Pot Barley.)

AUSSI :

Blocs français assortis pour meules de différentes sortes.

Le tout garanti de première qualité et à des prix extrêmement modérés.

N. RENAUD & CIE,
34, Rue des Enfants Trouvés.

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'Etain,

TUBES POUR BOUILLOIRES, TUBES A GAZ

Etain en Lingot, Rivets, Marbre Veiné
Cuivre en Lingot, Fil de Fer, Cisailé 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 Concre, Dessus Chemin,
Rouge de Plomb, Briques à tour-Fontaines, naise,

Blanc de Plomb, TUYAUX de DRAINAGE, Tuiles à Paver Économique Patenté, etc. 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 Jour, 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!

Malle Quotidienne pour Prescott, Ogdensburg, Ottawa, Brockville, Kingston, Belleville, Toronto, Guelph, London, Brantford, Goderich, Buffalo, Détroit, Chicago et tous les points de l'ouest à 8.30 A. M.
Express de nuit do do do 8.00 P. M.
Train de la Malle de Nuit pour Toronto et toutes les stations intermédiaires 6.00 A. M.
Train de passagers pour Brockville et toutes les stations intermédiaires 4.00 P. M.
Trains laissant Montréal pour Lachine, 8.30 A. M., 9.30 A. M., 3.00 P. M., 5.30 P. M., et... 6.30 P. M.
Trains laissant Lachine pour Montréal, à 6.30 A. M., 8.20 A. M., 1.30 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 3.30 A. M.
Express pour New-York et Boston via Vermont Central à 3.10 P. M.
Train de malle pour Boston via le Chemin de Fer de Jonction des Cantons du Sud-Est, à 2.45 A. M.
Train d'accommodation pour Island Pond et les stations intermédiaires 7.00 A. M.
Train de la malle pour Island Pond et les stations intermédiaires 4.00 P. M.
Express de nuit pour Island Pond, Gorham, Portland, Boston, et les Provinces d'en Bas 10.00 P. M.
Train de la malle de nuit pour Québec, arrêtant à St. Hubert et à St. Hyacinthe, à 11.00 P. M.

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 "F. A. L. M. O. U. T. I." communiquera avec le Chemin de Fer le Grand Tronc, laissera Portland pour Halifax, N. E., tous les Mardis, à 5.30 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 à 4 heures P. M. chaque samedi.

La Compagnie Internationale des Steamers faisant le trajet en connexion avec le Chemin de Fer le Grand Tronc, laisse Portland tous les Lundis 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. BRIDGES
Directeur-Gérant,

Montréal, déc. 1873

LA CIE. D'ASSURANCE ROYALE CANADIENNE

Contre le Feu et les Accidents de la Mer

Capital autorisé - - - - - \$5,000,000

Cette Compagnie, s'étant conformée aux conditions de l'Acte, est maintenant autorisée et est prête à accepter

TOUTES ESPECES DE RISQUES CONTRE LE FEU

A des Taux Modérés

Toutes les réclamations seront payées immédiatement après que la perte sera établie

DIRECTEURS :

Hon. JOHN YOUNG, President

J. F. SINCENNES, Vice-President

ANDREW ROBERTSON,
J. R. THIBAudeau,
L. A. BOYER, M. P.,

JOHN OSTELL,
W. F. KAY,
M. C. MULLARKY,

ANDREW WILSON.

Secrétaire-Trésorier..... ARTHUR GAGNON.
Gérant..... ALFRED PERRY.

Bureau Principal, 160 Rue St. Jacques
17 septembre 1873.

J. HUDON & Cie

IMPORTATEURS.

**D'ÉPICERIES, VINS, LIQUEURS ET PROVISIONS
EN GROS**

No. 304, Rue St. Paul et 247, Rue des Commissaires

MONTREAL

J. HUDON,

CHAS. HERBERT,

A. S. HAMELIN



AVIS DU GOUVERNEMENT.

DEPARTEMENT DES DOUANES.

Ottawa, 10 Janvier 1874.
ESCOMPTE autorisé sur les envois américains
jusqu'à nouvel ordre : 10 par cent.

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

AVIS

Demande sera faite au Parlement fédéral à sa prochaine session, pour une charte incorporant une compagnie à fonds social limité sous le nom de la "Compagnie de Protection Commerciale," pour le règlement économique des créances douteuses et autres fins. Le siège principal des affaires de la Compagnie sera en la Cité de Montréal.
Montréal, 2 octobre 1873.

P. A. MERCIER,
Gérant.

\$5 A \$20 PAR JOUR

On DEMANDE des AGENTS dans toutes les classes de la société qui désirent travailler de l'un ou de l'autre sexe. Jeunes ou vieux pourront faire plus d'argent en travaillant pour nous dans leurs moments de loisir ou en consacrant entièrement leur temps à notre service que dans n'importe qu'elle autre occupation. Pour les particularités qui seront fournies gratis, s'adresser à

31-31

G. STINSON & CIE,
Portland, Maine.

Grand Magasin du Chemin de Fer du Nord.

L. A. LESIEUR
Entrepot d'Épiceries, Liqueurs

ETC, ETC, ETC

Marché Bonsecours

(ANCIEN MAGASIN DE LA RIVET)

Effets portés à domicile.
24 avril

BUREAU DE POSTE, Montréal, 1er décembre 1873.

Distribuées.	MALLES.	Levées
A. M. P. M.	ONTARIO.	A. M. P. M.
8.30	Ottawa, p. chemin de fer (α)	7.15 6.45
11.00	Province d'Ontario... (α)	7.15 6.45
6.3	Rivière Ottawa par route	6.00
QUEBEC.		
	Québec, Trois-Rivières et Sorel, par vapeur...	
8.00	Québec, p. chemin de fer. Townships, C.F.T. Riv. Arthabaska et Riv. du Loup.	7.00
2.00	St. Rémi et Hommingford	2.00
8 & 11	St. Yacinthe et Sherbrook	6.00 3.15
10.00	Do St. Jovet et Rouse's Pt.	2.15
10.00	Sherford et la jonction du chemin de fer Vt.	1.45
MALLES LOCALES		
10.00	Bonaharnois (route)....	6.00
11.00	Chambly.....	7.45 3.15
11.00	St. Césaire.....	7.45 3.15
11.00	Contrecoeur, Varennes et Verchères.....	1.30
11.00	Côte St. Paul et Tanneries Ouest.....	8.15 2.15
10.00	5.45 Tungstingdon.....	6.00 2.00
9.30	2.00 Lachine.....	6.00 2.00
10.00	St. Lambert.....	1.45
9.30	2.15 Laprairie.....	1.45
10.00	Longueuil.....	6.00 1.30
	N. Glasgow & St. Récollet	7.00
	Terrebonne & St. Vincent	7.00 3.00
9.30	5.00 Pointe St. Charles.....	8.30 5.00
	1.30 St. Laurent, St. Eustache, Ste. Scholastique, et Bello-Rivière.....	7.00
	3.30 St. Jérôme, Ste. Rose et Ste. Thérèse.....	7.00
10.00	St. Jean & Station, St. Armand.....	8.00 2.50
8.00	Trois-Rivières par la Riv. Nord.....	1.30
PROV. MARITIMES.		
	N-Brunswick et Isthm. E. Halifax, N.-E.....	3.15 7.00
	Les malles pour T.-Neuve sont envoyées tous les jours à Halifax, et de là la transmission se fera tous les vendredis alternatifs à partir du 2 Juil.	7.00
ETATS-UNIS.		
8 & 10	Boston et les Etats de la Nouv.-Angleterre, excepté le Maine.	7.00 2.15
8 & 11	New-York et les Etats du Sud.....	2.15
8 & 10	Island Pond, Portland et le Maine.....	3.15 & 7
8.11	Etats de l'Ouest et du Pacifique et Manitoba....	7.00 6.00
INDES OCCIDENTALES.		
	Letras, etc., payés d'avance et N.-York, sont expédiés chaque jour à New-York d'où partent les autres malles.	
	Pour Havane et Indes Occidentales et pour tous les jennais P.M. Pour St. Thomas, les Indes Occidentales et Brésil, le 23ème jour de chaque mois.	2.30
GRANDE BRETAGNE,		
	Par la ligne Canadienne. Vendredi	7.00
	Par la ligne Cunard, Boston, Lundi	2.30

(α) Les sacs de la malle par les chars sont ouverts de 7.30 a. m. et 7.00 p. m.
b) do. ouverts jusqu'à 1.20 p. m.

Les lettres enregistrées doivent être déposées 15 minutes avant la fermeture des malles.
Les boîtes à lettres dans les rues sont visitées à 10.30 a. m., 1.00, 6.00 et 9.00 p. m.
Le Dimanche à 9.00 p. m.

\$5.00 MOULINS A COUDRE \$5.00

Première classe et complets sous tous les rapports.

AGENTS DEMANDES

Avantages extraordinaires, Circulaires, Echantillons de couture, etc., gratis.

COMPAGNIE MANUFACTURIERE HOPE

26, University Place
NEW-YORK.

4 sept 1873

REVUE COMMERCIALE.

Pour la semaine finissant le 1 Fierrier 1874.

Nous avons depuis quelques jours une température très-favorable au mouvement des affaires et les élections générales étant maintenant terminées, nous espérons que le courant interrompu par les mauvais temps de Janvier et l'excitation des élections reprendra régulièrement et plus actif que nous l'avons vu depuis la clôture de la navigation. Les marchands de la ville se plaignent beaucoup de l'irrégularité des remises de la campagne. Il faut aussi convenir que depuis le commencement de l'hiver les marchands de la campagne ont eu à lutter contre un grand nombre de contrariétés. Mauvais chemins, mauvais temps, peu ou point de demande pour les céréales, suspension d'opérations dans beaucoup de chantiers, sans compter les semaines d'agitation politique dont le pays vient d'émerger, tout en un mot a été contre eux et nous avons plutôt lieu de nous louer d'avoir pu lutter sans désastre sérieux jusqu'à aujourd'hui plutôt que de nous désespérer à la veille de voir les difficultés disparaître et l'activité renaître.

On commence à s'émouvoir en Angleterre de la ligue que viennent de former les manufacturiers pour combattre celles des Trades Union qui, depuis quelques années, ont causé tant de trouble en Europe et même en Amérique. Déjà le nombre des manufacturiers qui se sont enrôlés représente un nombre de fabriques qui emploient deux millions de personnes. Jusqu'à ce jour le capital s'était contenté de lutter contre les Trades Union individuellement et sans organisation, et il reste à savoir qui, dans cette grande joute, dont les combattants seront régulièrement organisés, triomphera, du capital ou du travail. On ne peut que regretter que les choses en soient arrivées à un tel point, mais nous croyons qu'il est temps de mettre le pied sur la tête de cet hydre qui menace d'envahir le monde entier et dont l'issue devra être le communisme, si nous lui laissons ses coudées franches. Si nous osions émettre une opinion sur le remède qui pourrait régler cette grande question, nous dirions que nous le trouverions dans un bon système d'éducation qui ferait connaître à chacun ses droits et dans l'idée qu'il faudrait prôner partout que rien ne s'obtient sans travail, que les maîtres ne peuvent pas toujours régler le prix de la main-d'œuvre, qui, comme toute autre marchandise, se règle sur l'offre et la demande. Il serait avantageux à notre avis d'avoir de courts traités d'économie politique dans nos écoles que les élèves pourraient apprendre aussi facilement que les leçons de grammaire, de géographie ou d'arithmétique.

Le journal le *Commerce* de Bruxelles, fait la remarque qui suit à propos de la ligue qui vient de se former :

La ligue des maîtres qui vient de se former en Angleterre est le sujet de beaucoup de commentaires dans la presse continentale, généralement favorables au mouvement. Nous savons de source certaine qu'un mouvement semblable est sur le point de se former en Allemagne. En France et en Belgique, il n'est pas facile de former de semblables ligues, mais on peut en arriver à une entente, sans grande difficulté, qui tendrait au même but dans le cas de grèves importantes, en insérant une clause dans les

contrats, qui stipulerait que dans le cas de grève, les contrats ne seraient pas invalidés et qu'on ne pourra pas réclamer de dommages pour le prolongement des délais de quelque durée que soit la grève et que le temps qu'elle durerait ne serait pas compté. Ce n'est qu'en insérant une clause de cette nature que les entrepreneurs de Berlin ont pu échapper à de grandes pertes et triompher d'une grève formidable.

Farines.—Le calme que nous avons signalé dans le marché aux farines se continue toujours et nous n'avons pas connaissance d'une seule vente bien importante depuis huit jours. Il faut donc voir les cotes de notre prix courant plutôt nominales qu'autrement.

Céréales.—La culture apporte depuis quelques jours une assez forte quantité de céréales, principalement d'avoine qui est en grande partie absorbée par la consommation. Les beaux chemins que nous avons maintenant vont probablement avoir l'effet d'augmenter les recettes et d'induire nos marchands de grains à opérer plus en grand qu'ils ne l'ont fait depuis le commencement de l'hiver.

Nos échanges d'Europe signalent comme suit la situation des céréales.

Les demandes pour les grains tendent quelque peu à se réveiller en Europe, et les prix doivent se voir en tendance meilleure.

A Paris les offres en blés du pays, sont peu nombreuses, et des prix demandés sont plutôt supérieurs à ceux du marché précédent. La monnaie est désireuse d'acheter; elle s'abstient depuis quinze jours, ne trouvant ni sur ses propres marchés, ni dans les blés étrangers, la facilité de faire des achats à bon compte. La baisse qui, depuis le commencement de la semaine, s'est produite sur les farines ne l'encourage pas, d'un autre côté, à aborder les prix demandés par les détenteurs, de telle sorte que les affaires sont fort difficiles.

Les autres marchés français, ont été généralement calmes pendant ces derniers huit jours.

En Angleterre, les affaires ont été animées toute cette semaine et sur les marchés des comtés, les prix des blés ont été des plus fermes et l'on a pu même signaler de la hausse sur quelques points. Les arrivages de l'étranger se poursuivent et les qualités arrivées, jusqu'à présent, sont de beaucoup supérieures à celles importées pendant la période correspondante de 1872-1873; néanmoins, les détenteurs maintiennent très-fermement leurs prétentions et espèrent en de plus hauts prix pour l'avenir; cependant, il ne faudrait pas que les importateurs perdissent de vue que s'ils ne parviennent pas à se débarrasser de leurs stocks d'ici au mois d'avril, les arrivages à cette époque augmentent encore d'importance, et qu'alors il faudra, coûte que coûte, se débarrasser de la marchandise; mais, d'ici là, il reste trois grands mois à courir et si les existences dans les greniers de la culture anglaise sont aussi réduites qu'on veut bien le dire, les blés importés jusqu'à présent suffiront à peine aux besoins d'une population de 31 millions d'âmes.

La semaine se terminait à Londres et à Liverpool avec assez d'animation dans les transactions et à des prix fermes.

En Belgique, la reprise des affaires a été marquée par un mouvement assez prononcé à la hausse, les marchés sont peu approvisionnés et les détenteurs ne possèdent que fort peu de marchandises pour se remplacer. L'Angleterre est là, mais il faut accepter les prix demandés. Aussi la monnaie, un peu poussée par des besoins urgents, a-t-elle accepté franchement la hausse demandée pour les blés. Les sièges sont également plus recherchés et les prix sont très-fermement tenus.

En Hollande, les affaires sont un peu plus actives; mais cependant les prix restent à peu près dans les mêmes limites. Comparativement aux stocks des années précédentes, il y a un gros déficit pour les seigles; aussi les prix ne

baisseront-ils pas de longtemps et devront même progresser dans d'assez fortes proportions s'il est fait des demandes pour les provinces rhénanes reprendront de l'activité, car il n'y a guère que la Russie qui puisse expédier dans de bonnes conditions de la marchandise dans les ports hollandais.

En Allemagne, les transactions ne sont pas des plus animées, et sur quelques points, on a pu signaler de la baisse; néanmoins le ton général est ferme pour le blé et le seigle. Dans les ports de la Baltique, il s'est fait passablement d'affaires pour la Hollande, mais aux anciennes conditions; mais, si le froid persistait quelque peu, sans nul doute que les prix progresseraient par suite de la difficulté des communications et du peu de marchandises existant dans les entrepôts.

En Suisse, la tendance est plus ferme, la marchandise étant rare, et les détenteurs, ne pouvant se remplacer aux anciens prix, tiennent la main, et la consommation, pour ses besoins, doit faire de la hausse.

En Italie, les stocks sont peu importants également, et, comme les achats deviennent de plus en plus pressés, les détenteurs relèvent leurs prétentions. On croit que la hausse est loin d'avoir dit son dernier mot, et que, sous peu, elle progressera encore.

En Hongrie et en Autriche, les affaires ont été animées à cause de la rareté de la marchandise qui est peu offerte et tenue à de hauts prix par les détenteurs; le froid rend les communications difficiles et les fermiers n'approvisionnent qu'imparfaitement les marchés.

NAVIGATION.

Dispositions proposées pour établir un service régulier de navires porte-trains entre Calais et Douvres, par M. Dupuy de Lôme, membre de l'Institut.

Après plusieurs années d'indifférence ou d'oubli, voici le projet d'unir la France et l'Angleterre par un système de communications rapides et faciles revenu à l'ordre du jour. Un journal bien informé annonce récemment que des expériences de forage de puits et de percement de galeries allaient être commencées aux environs de Douvres et de Calais pour reconnaître la nature des terrains et apprécier la possibilité, les difficultés et les frais de l'entreprise. C'est de l'établissement d'un tunnel sous-marin qu'il s'agit.

Il y a longtemps que cette question s'impose à l'attention générale, et ceux qui ont si chaleureusement applaudi à la réussite des grands travaux publics modernes, l'honneur de notre industrie, se demandent non sans étonnement pourquoi, aujourd'hui, on ne franchit pas aussi facilement le détroit anglo-français qu'on va de Paris à Versailles. Il n'y a cependant guère plus loin.

Le premier projet relatif à la construction d'une route sous-marine, entre l'Angleterre et la France, remonte à la fin du siècle dernier. Il fut étudié par un ingénieur des mines, nommé Muthieu, qui proposa l'établissement d'une voie formée de deux voûtes superposées dont l'inférieure était réservée à l'écoulement des eaux d'infiltration et dont l'autre pavée et éclairée, devait servir à la traction. Cette voie aurait affecté la figure d'une ligne brisée dont le point le plus élevé correspondait au milieu du Détroit; elle aurait ainsi formé une pente douce vers les deux extrémités du souterain. Cette disposition plaçait les ouvertures opposées à une très-grande profondeur au-dessous du sol. L'étrage devait se faire à l'aide d'immenses cheminées en fer placées en plein mer sur la ligne de la route sous-marine. Il paraît que ce plan, très-remarquable encore aujourd'hui et jugé tel à l'époque,

fut présenté au premier consul en 1802. L'Angleterre et la France, dit à ce sujet M. Louis Figuier, venaient de conclure la paix d'Amiens; on se flatta un moment que l'établissement de relations amicales entre les deux peuples rivaux permettrait de songer à la réalisation de ce projet. Quand le ministre Fox vint à Paris, où il reçut les justes ovations de la France, le plan de jonction internationale de l'ingénieur Mathieu fut soumise à l'examen du grand homme d'Etat, qui l'accueillit comme l'un des moyens les plus efficaces de créer cette alliance des deux nations qu'il avait si longtemps rêvée. Fox entreprit de ce projet le premier consul qui lui dit à cette occasion: "C'est une des grandes choses que nous pourrions faire ensemble." Malheureusement, le moment n'était pas encore venu où ces deux puissances nationales devaient s'unir dans une mission civilisatrice. La guerre, qui se ralluma, emporta bientôt ce projet de concorde et de sympathie nationales.

On sait, en effet, par l'histoire, comment fut réalisée l'auguste promesse: la rupture du traité d'Amiens, la concentration à Boulogne d'une flotille destinée à jeter, non un pont, mais une armée en Angleterre et enfin le blocus continental remplacèrent la route sous marine qui devait cimenter l'union des deux peuples.

Depuis vingt-cinq ans, la séduisante idée de relier par une voie ferrée l'Angleterre et le continent a envahi bien des cerveaux et fait naître bien des projets. Jusqu'à présent, toutes les propositions mises en avant ont eu pour but la solution de l'un de ces deux problèmes: franchir le détroit sous la mer, franchir le détroit sur un pont.

On peut dire qu'à ce double point de vue tout a été proposé, depuis le tunnel tubulaire en fonte de MM. Franchot et Tessier et le tunnel cylindrique voûté en pierre de M. Lhomé de Gamond—ce dernier est l'un des projets les mieux étudiés—jusqu'au pont à neuf piles—quo dis-je!—jusqu'au pont sans pile, d'une seule arche, de trente kilomètres, s'il vous plaît, imaginé par M. Boutet...

Arrêtons-nous là. Aussi bien toutes ces conceptions, qu'on les appelle utopie ou chef-d'œuvre, sont connues du public, qu'elles ne semblent plus guère avoir le don d'émerveiller. Il faut aujourd'hui entrer dans la vie pratique. Si donc ce qu'on annonce est vrai, si de sérieuses expériences sont en cours d'exécution, si l'on offre, enfin, à l'appréciation de tous un aperçu du possible, il en sera bientôt tout autrement, et l'attention qui, en Angleterre comme en France, s'attache si profondément aux entreprises utiles et hardies, se reportera vite sur cette question depuis trop longtemps enterrée de la construction d'un tunnel sous marin. On ne peut douter de l'intérêt qu'apportera, à une semblable entreprise, le commerce français, si désireux de se relever et d'agir.

Quant à l'Angleterre, à défaut d'autres considérations, n'a-t-elle pas pour l'entraîner cette parole pleine de galanterie et d'honneur de lord Palmerston: "Ce projet réussira, parce qu'il est respectable et parce qu'il a en sa faveur toutes les ladies de l'Angleterre."

Hélas! cette prophétie date déjà de loin. Laissons reposer jusqu'à nouvel ordre ces hypothèses et ces espérances et parlons de quelque chose de plus immédiatement réalisable.

Il n'est douteux pour personne que le système actuel de communications entre la France et l'Angleterre ne soit parfaitement en retard sur tous les moyens transport en usage dans les autres pays, au double point

de vue des voyageurs et des marchandises. Il est juste de dire que les choses laissent beaucoup plus à désirer en France qu'en Angleterre. Chez nous, les ports sont médiocres et sans profondeur, d'où l'impossibilité d'y admettre des navires d'un fort tonnage et l'obligation de compter avec la marée pour l'entrée et la sortie. Nous ne parlons, bien entendu, que des ports situés à proximité de la moindre grande largeur du détroit. Or, la distance à franchir—non pas précisément la plus courte, mais celle qui représente la route maritime—est d'environ trente-neuf kilomètres. Ce n'est rien. Tandis que Boulogne et Calais—en leur état actuel—ne constituent que des ports d'attache presque sans valeur, en regard au développement à venir de grandes communications maritimes, l'Angleterre offre le port de Douvres qui, des aujourd'hui, peut recevoir des navires de grand tonnage; on trouve, à mer basse, quarante pieds d'eau à l'extrémité de la jetée de l'Amirauté, à Douvres.

La méthode scientifique qui, seule, prépare les succès de l'industrie, indique donc qu'avant de se lancer dans des entreprises si on chimériques au moins très problématiques, il faut essayer d'améliorer et de perfectionner l'état de choses actuel, quitte à le laisser si l'on finit mieux plus tard. Voici l'exposé d'un projet qui nous paraît réunir ces conditions. Il a été présenté à l'Académie des sciences par M. Dupuy de Lôme, dont nous avons eu plusieurs fois l'occasion de citer les travaux.

Ce projet consiste dans l'établissement, entre Douvres et Calais, d'un service de navires *porte-trains*, installés pour recevoir et transporter, à grande vitesse, un convoi entier de chemin de fer, voyageurs ou marchandises. En d'autres termes, un voyageur pourra, par exemple, monter en wagon à Paris et n'en descendre qu'à Londres, évitant ainsi tous les incidents inhérents à une traversée; "avantages qu'apprécieraient ceux qui ont ou s'embarqueront à débarquer avec leurs familles par des nuits froides et pluvieuses en passant sur ces planches vacillantes servant de communication entre le quai et le paquebot."

Les conditions de grandeur qui s'imposent à la construction de bâtiments capables de porter une pareille masse sont telles qu'il a fallu d'abord songer à créer sur le littoral de la Manche un port assez vaste et assez profond pour permettre, à toute heure, des manœuvres qui ne laissent pas que d'être délicates. Cette question a été étudiée et résolue de la manière suivante par Dupuy de Lôme qui s'est associé, pour cette partie de son travail, M. Scott Russell, ingénieur anglais. Un port spécial ou mieux une *gar maritime*, à l'abri de l'ensablement, serait construit en face de Calais dans un petit îlot oblong ayant son grand axe légèrement oblique à la direction du rivage, de manière que le chenal, laissé entre l'îlot et la terre, ait son ouverture la plus grande se présentant au courant du flot. La forme de cet îlot résulte de la juxtaposition de deux arcs de cercle accolés par leur corde commune d'une longueur de 900 mètres. Cette corde est dirigée suivant une ligne est et ouest; la largeur totale de l'îlot est de 320 mètres. Il est établi à l'ouest des jetées du port de Calais avec sa pointe la plus rapprochée à 1,700 mètres de leur extrémité. Le côté de l'îlot opposé à la mer du large est entièrement fermé par une forte jetée en maçonnerie et le côté de terre par une seconde jetée également pleine, mais de bien moindre importance, et dans laquelle est pratiquée l'entrée du port. Sa direction se présente convenablement pour la route suivie par les navires porte-trains venant de Douvres

qui trouveront sur leur passage jusqu'à cette entrée près de sept mètres d'eau aux basses mers d'équinoxe, en contournant l'extrémité ouest de l'îlot par une ligne d'un rayon de courbure de plus de 900 mètres. L'entrée de ce port a 80 mètres de largeur, et sa position dans la partie de l'îlot qui regarde la terre la mettra complètement à l'abri de la grosse mer du large, dont la direction dans cette localité reste comprise entre les limites du nord-ouest et du nord-est. Dans l'intérieur de cette gare, par les plus mauvais temps, les eaux seront presque complètement calmes, et, en tous cas, elles le seront suffisamment pour permettre sans difficulté les manœuvres d'embarquement et de débarquement des trains... La jetée extérieure de la gare maritime sera reliée à la terre par un pont métallique formant la tangente de la partie est de cette jetée. Ce pont sera composé de larges travées, laissant de vastes débouchés aux courants, et il sera assez élevé pour être à l'abri de l'atteinte des plus hautes lames.

Voici maintenant ce qui a trait à la construction des navires et au mode d'embarquement des trains:

Les bâtiments auront pour dimensions principales:

Longueur.....	135.00 mètres.
Largeur.....	11 20 "
Tenant d'eau en charge...	3.50 "
Déplacement d'eau.....	2.700 tonnes.

Ils seront mus par des roues à aubes de 10 mètres de diamètre, actionnées par une machine pouvant réaliser jusqu'à 3,600 chevaux de 75 kilogrammètres.

Chaque navire pourra porter un train, soit de voyageurs, soit de marchandises, de 117 mètres de longueur, sans la locomotive qui restera à terre. Le train de marchandises, supposé chargé au complet, ne pèsera pas plus de 300 tonnes et celui des voyageurs, également au complet, 180 tonnes. Pour le plus lourd de ces poids, l'enfoncement produit sur le navire sera de 27 centimètres.

Le train sera introduit dans le navire par son arrière sur les rails d'une voie centrale portée par le pont inférieur, placé à une hauteur moyenne de deux mètres au-dessus de l'eau. Il sera recouvert par le pont supérieur et se trouvera ainsi dans un entrepont parfaitement à l'abri des embruns de la mer; mais cette entrepont sera en même temps amplement pourvu d'air et de lumière.

Aussitôt le train embarqué, il sera rapidement fixé sur ses rails et les voyageurs, invités à quitter les voitures pendant la traversée, trouveront à droite et à gauche du train, des salons spacieux ou des chambres isolées.

La vitesse en mer sera de 18 milles nautiques à l'heure par beau temps et, comme la distance entre Douvres et la gare maritime à établir près de Calais est de 20 milles 8, ou de 38 kilom. 5, la traversée par beau temps se fera en une heure dix minutes. On peut compter que, même par très grosses mer, grâce à la grande puissance de la machine et aux dimensions du navire, cette traversée ne durera jamais plus d'une heure et demie... Quelques minutes suffiront pour l'embarquement ou le débarquement d'un train et nous verrons qu'avec les dispositions étudiées pour ces opérations, aucun mauvais temps ne pourra les entraver. La durée maximum du voyage pourra donc se calculer avec certitude en ne donnant qu'une marge modérée, et les départs ainsi que les arrivées de trains de chaque côté du détroit se feront à heure fixe, comme le service ordinaire des chemins de fer.

Le point sur lequel M. Dupuy de Lôme

particulièrement appelé l'attention de l'Académie des sciences est relatif aux qualités nautiques des navires porte-trains, qualités qui devront être très-supérieures à celles des paquebots ordinaires et cela pour plusieurs raisons. D'abord le chargement sera presque constant, ce qui n'est pas le cas des grands navires, les transatlantiques par exemple, obligés d'emporter jusqu'à 1,300 tonnes de charbon qu'ils consomment presque complètement en route, ce qui modifie leur stabilité. De plus les navires porte-trains étant destinés à naviguer toujours dans les mêmes parages, on peut baser leur construction d'après l'état habituel de la mer et la direction générale des vents et des lames. Ainsi, pour obtenir que ces bâtiments roulent très-peu, on s'efforcera d'obtenir que la durée naturelle des oscillations propres au navire soit en désaccord avec la durée de la succession des lames qui le prendront par le travers: "Le navire porte-trains que j'ai étudié, dit M. Dupuy de Lôme, ne doit avoir que 4 1/2 à 5 oscillations complètes par minute d'un bord sur le même bord, suivant qu'il sera chargé avec un train de marchandises ou avec un train de voyageurs; la durée de ces oscillations sera donc de 12 à 13 secondes, et cette durée est ant très-supérieure au temps de succession des grosses lames, qui est, dans ces parages, de 7 à 8 secondes, une lame détruira le roulis produit par la précédente au lieu d'y ajouter une impulsion nouvelle; ces roulis ne pourront donc jamais, dans ces circonstances, atteindre des amplitudes comparables à celles des paquebots actuellement employés aux relations entre l'Angleterre et le continent.

Il nous reste, pour terminer, à faire connaître le mode d'embarquement des trains imaginé par M. Dupuy de Lôme: un embranchement, se détachant de la ligne du chemin de fer du Nord, viendra aboutir au pont de la gare maritime. Les trains parcourront ce pont sur une voie unique et arriveront sur la jetée extérieure à une hauteur de 4m40 au-dessus des plus hautes mers d'équinoxe. Ils descendront sur la partie extérieure de cette jetée, qui présentera, à cet effet, une rampe inclinée à 5 1/2 millimètres par mètre: ils viendront ainsi aboutir à un palier horizontal occupant toute la largeur de l'extrémité ouest de la jetée. Ce palier sera à 8m30 au-dessus des basses mers d'équinoxe, et à 1 mètre au-dessus des hautes mers de la même époque. Les trains viendront s'y arrêter, pour s'aiguiller ensuite sur la voie descendante en sens inverse de la première pente sur l'autre moitié de la largeur de la jetée et se dirigeront vers trois embarcadères. Ce mouvement permettra à la locomotive de rester sur le quai, sans même s'engager sur les ponts-levis d'embarquement. En effet, elle poussera à bord le train par l'intermédiaire de quatre trucs vides, qu'elle ramènera ensuite en gare. Moyennant l'emploi de trois embarcadères, situés à des hauteurs différentes, chacun n'aura plus qu'à racheter une dénivellation égale au tiers de la marée maximum. Elle est à Calais de 7m29 dont le tiers est de 2m43. En outre, la hauteur de chaque embarcadère sera réglée de façon que, pour la période de la marée qu'il desservira, le pont du navire destiné à recevoir le train, se présentera tantôt au-dessous, tantôt au-dessus de la charnière du pont-levis. Il en résultera que, pour chaque embarcadère, la dénivellation, entre les rails du quai et ceux du navire, ne s'élèvera jamais au maximum qu'à la moitié de 2m43, soit 1m22. Pour un pont-levis de 30 mètres de longueur, cette déviation ne donnera

qu'une inclinaison maximum de 4 centimètres par mètre.

Le navire porte-trains viendra donc engager en arrière dans l'apportement choisi suivant l'heure et le jour; il sera tenu solidement à ce poste en appliquant son flanc contre un battoir assurant la parfaite direction de son axe; le pont-levis, portant des rails qui seront le prolongement de ceux de la voie de terre, viendra s'abattre sur l'arrière du navire porte-trains et reliera ainsi les rails du quai à ceux du pont du navire. Chaque pont-levis sera équilibré par des contrepoids. Le soulèvement ou l'abaissement du pont-levis se fera ainsi par deux hommes...

Les trains venant pour débarquer feront la manœuvre inverse de celle qui vient d'être décrite.

Avec deux navires en service, ajoute M. Dupuy de Lôme, et un troisième en réserve, on pourra faire par jour jusqu'à huit voyages d'aller et huit voyages de retour, soit seize traversées simples.

En supposant les trains de marchandises et de voyageurs alternés et convenablement composés, ce service suffirait, par jour, au transport de 2,400 tonnes de marchandises, et offrirait 2,200 places de voyageurs, non compris ceux qui prendraient directement passage à bord, sans avoir leur place au train embarqué.

Si tous les wagons de passagers ou de marchandises étaient chargés au complet à chaque traversée, cela ferait par année 800,000 places de voyageurs et 870,000 tonnes de marchandises. C'est là l'utilisation maximum de deux navires, sur laquelle on ne doit pas compter: il suffit d'un transit bien moindre en passagers et marchandises pour assurer le succès financier.

Tel est le projet de communications rapides et régulières proposé par l'illustre savant auquel la marine française doit déjà de si grands progrès. Si ce projet est adopté, s'il donne les résultats qu'on est en droit d'espérer, M. Dupuy de Lôme aura rendu un grand et utile service à la France et à l'Angleterre.

C. L.

Plusieurs personnes, se portant en apparence à merveille, lorsqu'elles vont se coucher, meurent pendant les heures ébervantes entre 3 et 4 heures du matin. La force vitale étant la plus faible, en ce moment, la nature succombe plus facilement! Les individus qui ont dépassé la quarantaine et dont la vitalité est amoindrie en sont plus susceptibles.

Le sirop composé d'Hyphosphites de Fellois soutiendra leur système nerveux et son usage est une précaution nécessaire contre une mort prématurée.

Assurance des Cultivateurs et des bûts isolés du Canada contre le feu.

St. Dominique, 10 janvier 1874.

S. Pagnuelo, écr.
Secrétaire de l'Ass. des Cultivateurs, écr.,
No. 12, rue St. Jacques, Montréal.

Monsieur,
Je suis heureux de reconnaître que votre Compagnie m'a payé la somme de quinze cents dollars (\$1,500) aussitôt que les papiers ont été mis devant les Directeurs du Bas-Canada à qui l'affaire avait été référée.

Je crois devoir recommander votre Compagnie aux cultivateurs et au public, comme offrant toutes les garanties possibles de sûreté et d'honnêteté.

Avec considération,
Votre tout dévoué,
C. POULIN, Ptre., Curé.

13 janv. — 3641 am

MARCHE MONÉTAIRE.

4 février 1874.
4 heures P. M.

Les parts de banque se sont vendues aux prix suivants:

STOCKS.	acré- teurs.	ven- deurs.
Banque de Montréal	101	104 1/2
Banque de Toronto	100	103 1/2
Banque de PA. B. du N.	100	100
Banque de la Cité	99	100
Banque du Peuple	108 1/2	109
Banque de Nolson	108	109
Banque de Toronto	108	2 0
Banque Jacques-Cartier	105	106
Banque des Marchands	111	111 1/2
Banque des Towns, Est.	111	117 1/2
Banque de Québec	...	...
Banque Nationale	...	...
Banque Union	107	102
Banque des Artisans	82	85
Banque Royale Canad.	99	99 1/2
Banque C. de Commerce	124	125
Banque Métropolitaine	99	100 1/2
Banque de la Puissance	103	...
Banque de Hamilton	90	90
Banque Maritime	100	88
Banque d'Echange	100	101
Cie Charbon Intercol.	50	75
Cie. Canad. Richelieu	20	35
Huron Copper Bay Co.	184	170 1/2
Cie Télégraph Montréal.	...	...
Cie Télégraph du Peuple	...	...
Cie. Canad. Richelieu	...	...
Cie. de Nav. Canadienne	...	...
Cie de Chars Urbains	209	216
Cie. du Gaz de la Cité	120	120 1/2
Merchant's Exchange	...	...
Mont. Inv. Ass. Stock	...	...
Soc. de Const. P. du L.M.	...	...
Canad. Rolling Stock Co.	91	90
Compagn. d'Équipement	104	100
Cie. d'Égulin du Canada	70	84 1/2
Manufacture de Coton	75	85
Compagnie d'Entrepôt	101	90
Graphic Print Co.	60	50
Cie. de Chars de P.A. N.	...	...
Stock de la Puissance	102	105
Bons de la Puissance	...	...
Déb. du Gov't 5 p. c. sig.	...	...
Déb. du Gov't 6 p. c. c. cy.	...	...
Bons du Havre de Montréal, 6 1/2 p. c. cy.	...	...
Bons du Ch. de G. T. 7 p. c.	...	99 1/2
Bons du Chemin de Fer Champlain et St. Laurent	98	92 1/2
Dé 8 p. c. sterling	...	...
Bons Havre de Montréal	...	...
Bons Corp. de Mont. 6 p. c.	98	...
Bons Québec, Montréal	98	...
Stock de Montréal 7 p. c.	108	110
Stock de Montréal 6 p. c.	...	100

Change.

Banque de Londres, 60 jours 108 1/2 à 100
Traités en Or do 0 à 1 pr
Or de New-York, à 12.00 A. M. 1 1/2 à 00

Marché monétaire de Montréal.

New-York, 5 fév. 1874 10.00 a. m.

Or, 111 1/2; change, 8 1/2
Greenbacks achetés pour de l'or à 10 1/2 et 00 d'escompte et vendus à 00.
Argent acheté pour de billets de banque à 8 et vendu 9.
5.20 vendus de 114 à 117

LA BANQUE DU PEUPLE

A V I S

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE des ACTIONNAIRES de la Banque du Peuple aura lieu aux Bureaux de la Banque, Rue St. Jacques

LUNDI, le 2 Mars prochain

A TROIS HEURES P. M.

Conformément aux 16e et 7e clauses de l'acte d'incorporation.

Par ordre du Bureau des Directeurs,

A. A. TROTIER,
Cassier.

Montréal, 31 janvier 1874.

LA BANQUE DU PEUPLE

DIVIDENDE No. 77

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 sur le Fonds-Capital, et sera payable aux Bureaux de la Banque,

Lund, le deux Mars prochain

ET LES JOURS SUIVANTS

Le Livre de Transfert sera fermé du 15 au 23 Février inclusivement.

Par ordre du Bureau des Directeurs,

A. A. TROTTIER,
Caissier.

Montréal, 31 janvier 1874.

LA Banque Jacques-Cartier

EST INSTALLÉE DANS SES

NOUVEAUX BUREAUX

SUR LA

PLACE D'ARMES

26 janv. 1874

LA BANQUE JACQUES-CARTIER

Le soussigné est prêt à recevoir des offres pour la location des magnifiques bureaux (chauffés à l'eau chaude) dans les étages supérieurs de la nouvelle bâtisse de la Banque Jacques-Cartier sur la Place d'Armes.

VOUTES de première classe.
Possession immédiate.

H. COTTÉ,
Caissier.

Montréal 12 janvier 1874.

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de

ANTOINE LEGAULT et DESLAURIERS, de la cité de Montréal, entrepreneur et commerçant, FAILLI.

Le failli n'a fait une cession de ses biens et les créanciers sont notifiés de s'assembler à ce place d'affaires, No. 314, rue des Seigneurs, on le cité de Montréal, le TREIZIEME jour de FEVRIER prochain, à DIX heures avant-midi, afin de prendre communication de l'état de ses affaires, et nommer un Syndic.

G. H. DUMESNIL,
Syndic Provisoire.

Montréal 26 Janvier 1874.

A LOUER



DEUX MAGASINS de première classe à trois étages, soixante-et-douze pieds de profondeur avec un soubassement de onze pieds de haut, des vitres éclairées, situés au coin des Rues Versailles et St. Joseph. Chaque étage de ces magasins peut se louer séparément, ainsi que le sous-sol.

Plus cinq autres MAGASINS sur la même rue. S'adresser à

CHARLES GAREAU,
35, Rue M-Kay,
Visible le matin de 7 heures à 8.
Le soir de 6 h. 8.

12 janv.

A VENDRE

1,000 tonneaux de FOIN mil première qualité, ballots pesant 300 livres et au-dessus,

5,000 minots d'AVOINE,

2,000 " de POIS.

S'adresser à

ED. CARON,
Rivière du Loup (en haut.)

29 janv.

EN MAIN

ET

A VENDRE

PAR

VICTOR HUDON

RAISINS VALENCE

do MALAGA sur COUCHES
do LOOSE MUSCATELS
do SULTANA
do CURRANTS

SARDINES en 1/2 et 1/4 boîtes

PETITS POIS au naturel

--- CHAMPIGNONS

ECORCE D'ORANGE et CITRONS confits

NOISETTES, NOIX du BRÉSIL et AMANDES S. S.

BRANDY MARTEL en caisses, barriques, quarts et octaves

do DUBOIS en caisses

do GERIN en barriques et quarts

GIN DEKUYPER en barriques, caisses rouges et vertes

do MELCHER en barriques et quarts

RUM de la Jamaïque

SCOTCH WHISKEY, en caisses

PORTER, Dublin en pintes et chopines

VINS, SHERRY, PORT, BGDY, PORT et SAN PEDRO de PAUL EMILE THOMAS

do PORT SUPERIEUR

do ST. JULIEN en caisses et barriques

VINAIGRE de Bordeaux

CHAMPAGNE, Diverses marques

do SAINT P RAY Mousseux

do CHARTREUSE véritable

MARINADES de "STOWERS"

MOUTARDE Française

RIZ ARRICAN

SUCRES, DEMARARA, RAFFINE ECOS-PORTO RICO, Blanc en morceaux et Moulée

MELASSES, BARBADE et MUSCOVADO

SIROPS, AMBER, MIEL et GOLDEN

HUILES d'OLIVE et de LOUP-MARIN

200 QUINTAUX de MORUE SECHE.

22 janvier

A VENDRE

DEUX CENT SOIXANTE LOTS sur la terre DESEVE aux Tanneries Ouest, dans le Centre du Village et des manufactures. Conditions libérales.

S'adresser à

CHARLES GAREAU,
35, Rue McKay,
Visible le matin 7 heures à 8.
Le soir de 6 heures à 8.

Où à

E. PRUD'HOMME, Ecr.,
Notaire,
No. 5, Carré Chaboillez

12 janv.

Magnifiques Places d'Affaires

QUATRE SPACIEUX

ET

SUPERBES MAGASINS

A

LOUER



En face de l'Hôtel Donegan sur la Rue NOTRE-DAME, dans un quartier où les affaires augmentent rapidement depuis deux ou trois ans.

Egalement avantageux pour le commerce gros comme pour le commerce de détail à cause de leur proximité du Port, du Marché Bonsecours et de l'un des grands hôtels les mieux patronisés de la ville.

Deux de ces magasins ont près de 100 pieds de profondeur avec CAVE spacieuse éclairée, parfaitement égoutée et couverte d'un bon plancher; magnifique PLATE-FORME au second.

Site très-avantageux pour le commerce

Marchandises Sèches,

Groceries, Vins, etc.,

Marchands de Meubles, de

Fer, de Faïence, de

Peintures, etc., etc

Le magasin No. 36, actuellement occupé par M. Girard, est muni de tablettes, de magnifiques COMPTOIRS et de tout ce qui est nécessaire pour le commerce de MARCHANDISES SECHES.

Les travaux pour achever ces constructions vont être repris immédiatement et les

Magasins seront prêts à être Loués vers le milieu de Mars prochain

— AUSSI —

A LOUER

avec les magasins ou séparément

QUATRE LOGEMENTS

de première classe, contenant toutes les améliorations modernes

Gaz, Bains, Water-Closets, et

Quartier des plus salubres: en arrière

Vue magnifique de Fleuve et de l'Île Ste. Hélène

AVEC

COUR HANGARDS, Etc.

AMELIORATIONS DE MANIERE A RENCONTRE LA CONVENANCE DES LOCATAIRES.

PRIX TRES-MODERES

Pour plus amples détails s'adresser sur l'lieux à M. HENRI GIRARD

Ou au soussigné,

ALPH. DESJARDINS,

No. 30, Rue St. Gabriel.

24 déc

Thibaudeau, Généreux & Cie.,

IMPORTATEURS DE NOUVEAUTES

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

THIBAUDEAU, GENEUREUX & CIE.
à Montréal.

THIBAUDEAU, FRERES & CIE.,
à Québec

THIBAUDEAU, BROTHERS & Co.,
à Manchester, (Angleterre)
Montréal, 15 janvier 1874.

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 5 FEVRIER 1874.

Bilan des Banques.

Le numéro de la *Gazette Officielle* publié samedi nous fait connaître le bilan des banques d'Ontario et Québec au 31 Décembre dernier. Nous le reproduisons en même temps que celui du mois précédent :

CAPITAL.		
	30 Nov. 1873.	31 oct. 1873.
Capital autorisé...	\$61,566,666	\$61,566,666
do souscrit...	58,016,816	58,032,916
do payé.....	53,047,157	53,191,927
PASSIF.		
Circulation.....	\$26,926,891	\$25,719,542
Dépôts du gouvernement à demande.....	4,350,388	4,599,298
do après avis.....	4,887,025	4,661,579
do de publics à demande.....	27,873,113	29,227,183
do après avis.....	22,924,149	23,361,796
Du aux autres banques en Canada..	1,176,654	1,338,648
do à l'étranger..	1,753,556	863,906
do en Angleterre	4,062,276	1,789,792
Autres obligations.	227,766	78,709
Total.....	\$63,981,911	\$61,526,726
ACTIF.		
Espèces.....	\$ 6,510,676	\$ 6,033,606
Billets du gouvern.	8,365,222	8,582,628
Billets des autres banques.....	3,732,862	4,228,133
Balances dues par autres banques en Canada.....	1,963,230	2,216,354
do do à l'étranger.....	5,445,749	6,065,282
do en Angleterre	3,130,478	3,454,995
Bons du gouvernement.....	1,223,075	1,174,428
Prêts au gouvernement.....	132,264	186,267
Prêts sur parts de banques.....	3,872,735	3,798,414
Prêts sur bons.....	1,887,922	2,472,429
do aux corporations.....	2,290,486	2,557,818
Billets escomptés..	110,278,859	109,595,995
do dus non-garantis.....	1,231,832	1,209,478
Garantis.....	1,374,295	1,286,539
Immeubles.....	976,111	517,460
Bâtisses des banques.....	2,222,909	2,250,877
Autres créances...	1,584,261	1,480,937
Total.....	\$156,016,023	\$156,789,311

COMMISSION DU HAVRE.

Il y a eu lundi après-midi une longue séance de la Commission du Havre, à propos des contrats pour les nouveaux dragueurs nécessités pour les travaux additionnels du port et le creusement du lac St Pierre.

Il y a quelque temps, en septembre dernier, la Commission décida de faire construire cinq nouveaux dragueurs. Les contrats furent donnés d'abord pour les quilles et ensuite pour la machinerie.

Des soumissions furent demandées pour celle-ci, et il en fut reçu d'Ecosse, basées évidemment sur des données incomplètes puisqu'elles variaient de \$25,000 à 75,000 piastres.

En même temps, les usines de Montréal se coalisaient et demandaient jusqu'à 87,000 par engin complet.

Dans ces circonstances la Commission décida de rejeter toutes les soumissions et d'offrir une moyenne de \$40,000 aux diverses maisons de Montréal à la condition qu'il n'y aurait d'extras d'aucune sorte. L'offre fut acceptée.

Dans l'intervalle, des plaintes furent faites sur ce que les soumissions les plus basses n'avaient pas été acceptées. Le ministre des Travaux Publics demanda des explications, un comité fut chargé de préparer la réponse et c'est cette lettre qu'il s'agissait de discuter et d'adopter hier.

L'hon. John Young soumit de son côté des objections dans une lettre qu'il demanda au bureau de transmettre au ministre. Après une longue discussion, la réponse du comité fut approuvée et la lettre de M. Young resta sur la table.

LE GISEMENT DE QUEBEC.

Voici la liste des bills sanctionnés le 27 janvier par le lieutenant-gouverneur de Québec :

Acte pour amender l'acte sanctionné le 24 décembre 1873, intitulé : "Acte pour amender l'acte d'incorporation du chemin de fer de Lévis et Kennébec."

Acte pour incorporer l'Orphelinat de St Hyacinthe :

Acte pour autoriser la Chambre Provinciale des Notaires d'admettre Alphonse Guy, après examen, à la pratique du notariat ;

Acte établissant des dispositions spéciales relativement à la législation de la province de Québec.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la ville de St Jean avec ses amendements.

Acte pour ajouter certaines clauses au Code de Procédure Civile relativement aux brefs de saisie-gagerie émis par la Cour des Commissaires ;

Acte pour incorporer l'hôpital du Sacré-Coeur de Jésus, à Québec.

Acte pour annexer une certaine partie de consommateurs de gaz du district et de la cité de Montréal.

Acte pour pouvoir aux pertes occasionnées par l'incendie du Palais de Justice de Québec.

Acte pour amender l'acte d'incorporation du collège de Trois-Rivières, 23 Vict. c. 133.

Acte pour amender l'acte d'incorporation du territoire du St Maurice au district des Trois-Rivières, pour des fins judiciaires seulement.

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Massawippi et de jonction du Grand-Tronc.

Acte pour incorporer l'institution pour les Sourds-Muets de la Province de Québec.

Acte pour incorporer la compagnie des omnibus de Montréal.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de

la compagnie de chemins de péage de Terrebonne.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie d'entrepôts de Montréal.

Acte pour annexer au comté de Lotbinière pour fins électorales et autres cette partie de la paroisse de St. Narcisse de Beauvillage qui se trouve actuellement en dehors des limites du comté.

Acte pour incorporer la Bourse de Montréal.

Acte pour permettre à la compagnie Graphie d'émettre des stocks différentiels.

Acte pour amender l'acte d'incorporation du chemin de fer de Waterloo et Magog.

Acte pour amender l'acte d'incorporation du chemin de fer de Missisquoi et de la Vallée de la Rivière Noire.

Acte pour incorporer la compagnie de fer et d'acier d'Ottawa, limitée.

Acte pour éclaircir tous les doutes relativement aux limites de la Paroisse de St. Basile le Grand.

Acte pour étendre les limites de la municipalité du Village de Ste. Thérèse de Blainville dans le comté de Terrebonne.

Acte pour incorporer la Société de bénéfice mutuel du service public de Québec.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la ville de Nicolet.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montréal et des Laurentides.

Acte pour incorporer la ville de Salaberry.

Acte pour incorporer la société Ste. Anne d'assistance mutuelle sur la vie de St. Joseph de Lévis.

Acte amendant l'acte 32 Victoria chap. 59 incorporant la compagnie du chemin de fer de jonction de Missisquoi et amendant aussi l'acte 35 Victoria chap. 29 incorporant la Compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel et autorisant la fusion des dites compagnies et pour d'autres fins.

Acte pour autoriser la Chambre Provinciale des Notaires à admettre après examen Edouard Bégin comme notaire.

Acte pour confirmer l'arpentage de la ligne de Division entre les cantons de Grantham et Upton.

Acte incorporant l'Association des dentistes de la Province de Québec.

Acte pour continuer pendant un temps limité les divers actes y mentionnés pour autoriser les commissaires d'école de la ville d'Iberville à prélever une certaine somme pour l'érection d'une maison d'éducation commerciale supérieure.

Acte amendant l'acte des licences de Québec.

Acte pour diviser la municipalité des Iles de la Magdeleine en trois municipalités séparées.

Acte pour incorporer la ville de Longueuil.

Acte pour incorporer la ville de la Rivière-du-Loup.

Acte pour incorporer l'association dite Notre-Dame des Trois-Rivières.

Acte pour amender les dispositions de différents actes concernant l'incorporation de la ville de Québec en imposant d'autres taxes, devoirs et licences sur divers trafics et industries, et en substituant dans certains cas les nouvelles taxes à celles déjà imposées, et pour autoriser la dite corporation d'emprunter \$51,000 pour les fins y mentionnées et aussi pour amender l'acte 24 Victoria chap. 26 touchant les egus de Recorder de la dite cité.

Acte pour amender l'acte d'incorporation de la ville des Trois-Rivières et les nombreux actes amendant le même acte.

Un acte pour réviser et considérer la charte de la ville de Montréal et les nombreux actes amendant le même.

Acte pour incorporer la Cie des Omnibus de Montréal.

Acte pour amender l'acte de cette Province 34 Vict. chap. 57 intitulé : "Acte pour incorporer l'hôpital des Dames de Montréal."

Acte pour amender l'acte pour considérer et amender les actes touchant la profession de notaire.

Acte pour amender l'acte touchant le département de l'agriculture et des travaux publics.

Acte pour amender les actes concernant les magistrats de district et les magistrats de cour en cette province.

Acte pour expliquer la quatorzième section de l'acte 35 Viet., chap. 16.

Acte pour les biens et rentes dans les Saigneries.

Un acte pour amender l'acte du chemin de Québec 1869.

Acte pour diminuer le nombre des Cours des Sessions générales de la paix dans les districts de Québec et de Montréal.

Acte pour amender les lois touchant le droit d'appel à la Cour du Banc de la Reine.

Acte pour incorporer l'Hôpital ouest de Montréal.

Acte pour pourvoir à l'octroi d'aide à certaines compagnies de chemin de fer.

Alors l'honorable Orateur de l'Assemblée Législative s'adresse à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur, et lui recommande d'accepter un bill intitulé :

Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour payer certaines dépenses du gouvernement civil pour les années fiscales finissant le trentième jour de juin 1875 et pour autres fins relatives au service public.

Danger de l'emploi du plomb pour rincer les bouteilles.

Tout le monde sait que les sels de plomb sont vénéneux et qu'ils donnent des coliques dangereuses, parfois mortelles.

Dans ces derniers temps, on a agité la question du danger que présentent les tuyaux de plomb pour la conduite des eaux potables. L'Académie des sciences s'en est occupée tout récemment et nous croyons devoir porter à la connaissance de nos lecteurs l'opinion émise par quelques-uns des membres de ce corps savant.

C'est un fait connu depuis longtemps que certaines eaux ont la propriété d'attaquer fortement les tuyaux et les citernes en plomb, à travers lesquelles elles coulent ou dans lesquelles elles séjournent.

Mais si l'eau renferme des sels calcaires, son action sur le plomb est nulle.

Partout où l'eau est fortement calcaire, il se forme dans les tuyaux une couche, ou dépôt, de carbonate de chaux, qui s'oppose au contact de l'eau avec le plomb; l'interposition d'une couche calcaire dans les tuyaux agit dans ce cas, en isolant les deux corps l'un de l'autre, tandis que la présence d'un sel de chaux en dissolution dans l'eau s'oppose à ce que l'eau attaque le plomb.

Les eaux calcaires, séjournant dans des tuyaux ou dans des vases de plomb, ne présentent aucun danger.

L'eau de pluie au contraire, ainsi que l'eau distillée, se chargent de plomb avec une extrême rapidité.

Si l'eau distillée, ou l'eau de pluie, sont additionnées de quelques traces de sels calcaires, elles n'ont plus le pouvoir d'attaquer le plomb, leur usage est alors inoffensif.

Si le plomb, très-divisé, comme le plomb de chasse, est mis dans une fiole avec de l'eau, on voit l'eau se troubler rapidement et il se forme un dépôt blanchâtre de carbonate de plomb ou céruse. En même temps une couche légère de céruse se fixe sur les parois du verre et y adhère si fortement qu'on ne parvient pas à l'enlever par des lavages répétés.

Cette couche de céruse se forme de même dans les bouteilles de verre quelque soit leur composition.

Quand on introduit dans des bouteilles, rincées avec du plomb, des liquides alimen-

taires, du vin blanc, du vin rouge, du vinaigre ou des liquides médicamenteux, la couche de céruse adhérente aux parois du verre se dissout et pénètre dans le liquide, qui devient ainsi dangereux pour la santé des consommateurs.

Les tonneliers, avant de mettre le vin en bouteilles, ont l'habitude de les rincer avec du plomb et ensuite à l'eau une fois seulement; les bouteilles retiennent le carbonate de plomb et souvent quelques grains qui se sont engagés au fond de la bouteille. Le vin dont on les emplit se charge d'une quantité de sels de plomb suffisante pour occasionner des accidents plus ou moins graves. On est disposé à croire qu'il faudrait attribuer à l'usage de ce vin plombifère la plupart des maladies aiguës ou chroniques des organes de la digestion, si fréquentes dans les villes où l'on boit généralement plus de vin en bouteilles que dans les campagnes.

La conclusion, c'est qu'il ne faut jamais rincer les bouteilles avec du plomb.

Le mouillage des vins.

Parmi les actualités qui intéressent la situation viticole, nous mentionnerons particulièrement le mouillage des vins. Jamais cette question n'a été si à l'ordre du jour. De toutes parts, on nous interroge à ce sujet. On nous communique des faits réellement monstrueux auxquels nous hésitons à ajouter foi, tant ils s'éloignent des principes les plus élémentaires de la simple honnêteté. On nous réclame des conseils, on nous demande comment il est possible de déterminer sûrement la présence de l'eau dans le vin et cela de manière à pouvoir sévir judiciairement contre ceux qui se sont rendus coupables d'une semblable manœuvre. Désireux de répondre à nos nombreux correspondants, et voulant surtout leur donner des moyens essentiellement pratiques, quoique reposant cependant sur des faits réellement scientifiques, nous avons à cette intention compulsé, avec un soin extrême, tous les auteurs qui se sont occupés de ces questions, et nous avons trouvé dans un ouvrage intitulé : *Usage et abus des boissons fermentées* par BoucharDET deux méthodes d'une application facile.

Nous ne saurions mieux faire ici que d'emprunter à ce livre des indications qui, en ce moment, ont une incontestable valeur d'actualité :

« Les falsifications du vin, dit M. BoucharDET, sont beaucoup moins nombreuses et beaucoup plus simples qu'on ne le croit généralement. On ne fabrique que très exceptionnellement les vins de toutes pièces. Le plus souvent on se borne à mêler des vins faibles avec des vins du Midi, auxquels on a ajouté de l'alcool et le marchand peu consciencieux ne se prive pas d'y mettre de l'eau qui ne paie pas de droit. On peut arriver sinon directement, au moins par une voie détournée à découvrir cette fraude; voici les moyens que j'ai mis en usage pour atteindre ce but.

Il faut avant tout connaître le crû et l'année du vin que l'on examine. Chaque marchand est tenu de fournir ces renseignements commerciaux qu'il ne doit pas ignorer. On sait que les vins donnent une quantité d'extrait qui est à très peu de choses près la même, pour les vins bien faits du même crû et de la même année. Supposons par exemple qu'il s'agisse d'un vin vieux de Bourgogne, il doit donner 22 grammes environ de matières fixes par évaporation d'un litre de vin; si l'on n'obtient que 12 grammes, on peut être à peu près assuré qu'il a été étendu de son poids

d'eau, car les eaux potables au lieu de 22 grammes ne contiennent que 2 grammes au plus de matières fixes par litre.

« Voici, ajoute M. BoucharDET, un second moyen :

« Je fus un jour consulté par un commerçant auquel le service de la dégustation avait saisi une certaine quantité de vin, comme étant fortement mouillé. Voici, lui dis-je, trois échantillons de vins décolorés avec du chloro : Le premier, je l'ai récolté et je puis certifier qu'on n'y a pas ajouté un atome d'eau; le second est mouillé, je saisis de plus qu'il a reçu un cinquième d'eau au moment du coupago; le troisième est le vôtre. Je versai alors un liquide dans les trois échantillons; dans le vin naturel le précipité fut à peine sensible, dans le vin contenant un cinquième d'eau il fut très abondant, dans le vin du commerçant soupçonné, le précipité fut si abondant que le liquide devint opaque. A cet aspect, mon homme rougit et me fit des aveux complets.

« Voici, dit en terminant M. BoucharDET, l'explication de cette expérience. Dans le vin vieux, la chaux est presque entièrement précipitée à l'état de tartrate de chaux. Les marchands de vins qui ajoutent de l'eau dans leur vin la prennent le plus souvent dans leur puits, elle est alors très chargée de sels calcaires; on y versant une dissolution d'oxalate d'ammoniaque on obtient un abondant précipité d'oxalate de chaux que ne donnent pas les vins vieux naturels.

Ainsi, il existe donc, deux moyens de reconnaître les additions d'eau dans le vin, soit en faisant évaporer le liquide suspect jusqu'à siccité, puis en pesant le résidu, ou bien en traitant le vin décoloré par le chloro au moyen de l'oxalate d'ammoniaque.— *Moniteur Viticole.*

Voici quelques renseignements curieux sur le mouvement de la poste à Paris pendant les jours du nouvel an :

Du 30 décembre au 3 janvier, il a été distribué dans Paris 1 million 500,000 lettres venant de Paris, des départements et de l'étranger, 230,850 ont été distribuées le 31 décembre, 393,478 le 1er janvier.

L'encombrement dans ces deux journées a été tel que plus du tiers des lettres échappait chaque jour à la distribution.

Le chiffre des cartes de visite est vraiment fantastique et s'élève à 2 millions 500,000. Dans ces envois de cartes, Paris seul figure pour 2 millions; 250,000 cartes de visite viennent de la banlieue, 77,000 de la province et de l'étranger.

Dans la journée du 31 décembre, il a été distribué 280,000 cartes de visite; dans celle du 1er janvier, 550,000.

Le chiffre des lettres chargées expédiées de Paris s'est élevé, dans la journée du 28 décembre, à 3,900; dans celle du 29, à 4,200, et dans celles du 30 et 31, il a été enregistré au bureau des changements 9,000 lettres chargées, le plus haut chiffre qui ait été atteint dans le cours de l'année.

Voici l'état comparatif du nombre de navires appartenant aux Etats-Unis ou y trafiquant qui se sont perdus en 1872 et 1873 :

Voici le nombre pour l'année 1873; 21 steamers; 51 navires; 191 barques; 64 bricks et 218 goélettes, en tout 439. Ces pertes s'élèvent à la somme de \$11,773,000.

En 1872, le nombre de vaisseaux perdus a été 23 steamers, 47 navires, 39 barques, 71 bricks et 177 goélettes, en tout 417. Les pertes se sont élevées à \$11,003,000.

SPIRITUEUX DOMESTIQUES

200 Tonnes } Whisky 50 O. P.
500 Barils } Whisky de Seigle,
300 do

En lots convenables aux acheteurs

EN VENTE PAR

MORIN & CIE.,
10, Rue St. Nicholas.

H. CHARLÉBOIS

Epicier en Gros et en Détail
Négociant en Vins, Spiritueux et Comestibles
No. 96, RUE MCGILL
Vis-à-vis le marché Ste. Anne
MONTREAL

24 juillet

NAZAIRE TURCOTTE

IMPORTATEUR
D'Épiceries et de Denrées Colo-
niales, Vins, Spiritueux
ETC., ETC., ETC.,
QUAIDEHUNT
BASSE VILLE
QUEBEC

8 mai

31 30

Fabrique de Colle Forte de Montréal

H. LABELLE & Cie

FABRICANTS DE
Colle forte blanche, commune et Gelée, de
Noir Animal, d'Huile de pieds de Bœuf
et de Suif
FABRIQUE: COIN DES RUES LOGAN ET DUFRESNE
Bureau: 10, RUE DU PORT
MONTREAL
HOSPICE LABELLE.
80-30

N. QUINTAL

Négociant en Épiceries, Spiritueux et Comestibles
EN GROS
No. 83, Rue St. Joseph
VIS-A-VIS "CITY HOTEL."

Assortiment général de Vins, Denrées colo-
niales, Fruits, etc., etc., importés directement.

HAMILTON & Cie.

IMPORTATEURS DE
Marchandises Sèches de Gout et d'Étape
05,—Rue St. Joseph,—105
Vis-à-vis la Ruelle Dupré
MONTREAL.

30-30

GAUTHIER, MAYRAND & Cie

IMPORTATEURS DIRECTS

279 & 281

Rue des Commissaires

OFFRENT AU COMMERCE

A DES

Prix Exceptionnels de Bon Marché

L'Assortiment le plus complet en
Épiceries générales anglaises et
françaises,
Vins, Liqueurs, Champagne, Mo-
selle de différentes marques
et qualités,
Tabacs, Cigares indigènes, alle-
mands ou de la Havane,

Produits français les plus variés,
en

Sardines,

Moutardes,

Huiles,

Fruits,

Bougies etc.,

Bouchons,

Thés,

Cafés,

Sucres,

Melasses, etc.,

Autres denrées coloniales,

Farine,

Lard,

Saindoux, etc., etc.,

Poissons de toutes sortes,

Morue sèche et verte.

9 oct. 1878.

POISSON INSPECTÉ

Barils Hareng No. 1 du Labrador,
do do Saumon,

Boucauts et barils de morue,

A vendre chez

C. FRASER & CIE.

377 et 379, Rue des Commissaires
MONTREAL.

132, RUE ST. JOSEPH

A mi-chemin entre la Rue McGill et le Carré Cha-
boillez.

C. A. DEPOCAS

Épiceries, Provisions, Vins, Liqueurs, &
EN GROS ET EN DETAIL
MONTREAL

30-30

J. L. CASSIDY & CIE.

IMPORTATEURS DE
PORCELAINES,
VERRERIES ET VAISSELLE
339 et 341 Rue St. Paul,
RATISSE DES SŒURS, MONTREAL. 52

LA CITOYENNE
ASSURANCE DU CANADA

Incorporate par un Acte spécial du Parlement et
pléniement autorisée d'après les dispositions
de l'Acte des Assurances.

Sous le patronage de

S. G. Mgr. BOURGET, Evêque de Montréal

Bureau Central, 175, Rue St. Jacques,
MONTREAL

Sir HUGH ALLAN, President

Les personnes désirant assurer leur vie sont
priées d'une manière toute spéciale d'examiner
d'abord le prospectus de cette

Compagnie Canadienne Populaire

Lequel prospectus peut être obtenu de tous les
Agents de la Compagnie et de

EDWARD STARK,

Gérant département de la vie.

14 Janv.

AUX TANNEURS ET AUTRES

ON A BESOIN

POUR LA

Fabrique de Colle de Montréal

COIN DES RUES LOGAN ET DUFRESNE

De Déchets de Tanneries, d'Os, de Cornes, pour les-
quels on paiera le plus haut prix du marché.

H. LABELLE & Cie.,

30-30

10, Rue du Port.

RICHARD BERNS

ANVERS (Belgique)

Agent du gouvernement canadien et de la ligne
Allan

Expéditeur Commissionnaire en général

Marchand-Exportateur

6 août

52

JOHN HOPE & CIE.,

Marchands Commissionnaires

Montréal,

Représentant en Canada :

- MM. MOET & CHANDON, EPERNAY
 " BARTON & GUESTIER, BORDEAUX.
 " JULES ROBIN & CIE., COGNAC.
 M. M. MISA, XERES DE LA FRONTERA
 MM. COCKBURN SMITHES & CIE., OPORTO.
 M. FREDERICK VALLETTE, MARSEILLES.
 MM. BULLOCH LADE & CIE., GLASGOW.
 MM. REINHARD & CIE., COBLENTZ.
 MM. E. & G. HIBBERT, de Londres, exportateurs de la bière en bouteilles de MM. BASS & CIE.
 MM. E. & J. BURKE, DUBLIN, exportateurs de Porter en bouteilles de MM. H. GUINNESS FILS & CIE, &c., &c.,

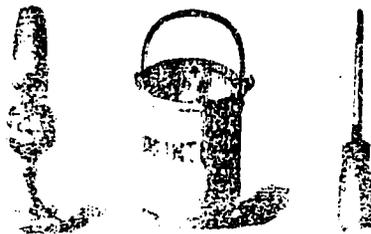
N.-B.—On accepte les commandes que du Commerce de Gros.

LA MEILLEURE POUDRE A BOULANGER QUI EXISTE.



Est la seule originale et authentique.
 ELLE NE DESAPPOINTE JAMAIS
 Vendue par tous les Epiciers. 52

ETABLIS EN 1860



J. T. LETOURNEUX

IMPORTATEUR

PEINTURES de TOUTES COULEURS

- HUILES. VERNIS.
 VERRES A VITRES MASTIC
 LAMPES PINCEAUX
 CHEMINÉES ETOUPE
 COLTAR Etc., Etc.

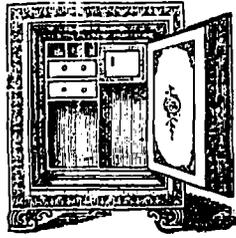
VITRES, GLACES DE MIROIRS ET VITRES DE COULEUR
 TAILLÉES A DEMANDE.

RECETTES POUR TEINDRES, &c.

Soul Agent pour la Puissance du Canada de la
 Gratise Patente de Dossors pour Esieux.

No. 250, Rue St. Paul, Montréal

Enseigne de la LAMPE, PINCEAU et BARIL de Peinture.



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 VOILETS en fer à l'épreuve du feu.
 PORTES EN FER pour Banques, Institutions
 Publiques et Charrniers de Châtiments.
 COFFRES DE SURETE, pour la préservation de
 documents importants, Billets de Banques, Di-
 ventures, etc.
 SERRURES BREVETÉES, spécialement adaptés
 aux portes de voûtes, Banques, Coffres-fort et
 Pisons.
 OUTILS DE TAILLEURS DE PIERRE.
 COFFRES-FORTS DE SECONDE MAIN pris en
 échange de autres 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.

1873

**NOUVEAUX POELES DE PASSAGE
 A CHARBON**

Poèles à L'Huile de Charbon

- CHEVRES, pour voitures brevetées.
 RADIATEURS COMSTOCK, économie de 50
 par cent sur le combustible.
 CORNICHES et Ornaments de Rideaux.
 VASES et TAMIS pour Charbon chez

L. J. A. SURVEYER,

524, Rue Craig, Montreal.

15 sept. 1873.

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 avan-
 tageusement connu dans les Provinces du Canada.

C. H. LETOURNEUX

IMPORTATEUR DE

Ferronnerie,

Quincaillerie,

Coutellerie, etc., etc.

261 à 265, Rue St. Paul.

(Coin de la Ruelle Vaudreuil.)

MONTREAL

ETABLIE, JANVIER 1871

**L'Agence Mercantile
 DU CANADA**

MURRAY, MIDDLEMISS & CIE
 Propriétaires

Traits Caractéristiques

UNE

INSTITUTION NATIONALE

SYSTEME PARFAIT

Supplément quotidien de change-
 ments et de noms nouveaux

C'est maintenant le temps de s'abonner

Un REGISTRE contenant la position financiè-
 re, la valeur commerciale et le caractère mercan-
 tile des divers négociants de la Puissance est
 publié semi-annuellement.

Encouragez vos propres institutions. Nous
 vous présentons un ouvrage canadien, le fruit de
 milliers de plâtres d'opinions parmi des Impri-
 meurs Canadiens, te Fabricants de papier Cana-
 dien, et hoc omne genus : nous n'en croyons pas à
 New-York pour la confection de tout notre ou-
 vrage.

Nous offrons une épreuve raisonnable à ceux
 qui désirent s'abonner. On peut obtenir les con-
 ditions de l'abonnement en s'adressant au Bureau
 principal ou aux Succursales.

BUREAUX PRINCIPAUX EN CANADA.

Montréal, 95, Rue St. François-Xavier.

Toronto, 16 et 18, Rue Wellington, Est.

Hamilton, 20, Rue James.

Halifax, Rue Hollis.

St. Jean, N.-B., Rue Prince William.

Succursales au Etats-Unis

New-York St. Louis

Philadelphie Détroit

Baltimore Milwaukie

Albany Kansas City

Boston Rochester

Chicago Cincinnati

Portland, Orég. Buffalo

Grands Rapides Utica

Nouvelle-Orléans Quincy

San Francisco Toledo

St. Joseph Syracuse

Louisville

St. Paul.

SUCCURSALES EN FRANCE, EN ALLEMA
 GNE ET EN AUSTRALIE.

Succursales dans la Grande-Bretagne.

Londres, 86, Cheapside et 1, Bow
 Lane, E. C.

Manchester, 38, Mosely Street et 6, 8
 et 10, Bond Street.

Glasgow, 33, Benfield Street.

Edimbourg, 72, Princes Street.

Dublin, 10, Henry Street.

On s'occupe spécialement d'affaires lé-
 gales par tout le continent de l'Amérique
 du Nord.

TABLES DE SALON

1,500 petites Corniches décou-
pées à jour

**Sofas-Canapés****PORTE-CHAPEAUX**

2,500 Chaises de jonc de toutes sortes et de
tous prix

SIDEBARDS FINIS A L'HUILE**C. E. PARISEAU**

449, RUE NOTRE-DAME
MONTREAL

Étab. 1879

MAGASIN CANADIEN

DE

FERRONNERIE**H. BELINEAU**

IMPORTATEUR DE

Ferronneries

Et Fabricant de

FERBLANTERIES

ENSEIGNE DE L'ERGOINE 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

S. CLOUTIER,

ÉPICIER,

Marchand de Vins et Liqueurs

EN GROS ET EN DETAIL,

No. 29, —Rue St. Joseph, —No. 29,
MONTREAL.

30-30

E. HUDON, FILS & CIE

IMPORTATEURS DE

Marchandises Sèches

Anglaises, Françaises et Américaines

374, — RUE ST. PAUL, — 374
MONTREAL.

E. HUDON, Sr.,

E. HUDON, Jr.,

ALPHONSE HUDON.

9 oct. 1873.

43

Compagnie de Garantie du Canada

Bureau principal, Montréal

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

Vice-Président.—JOHN RANKIN, écr.,

Gérant et Secrétaire

DWARD RAWLINGS

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

Les bons de cette Compagnie sont aussi reçus
par

Le Gouvernement de Québec,

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

MORIN & CIE.

Courtiers et Commissionnaires

AGENTS POUR

M. J. P. WISER,

DISTILLATEUR

PRESCOTT, ONT.

MM. V. TURCOTTE & Co.

Fabricants d'Huile de Lin

QUEBEC, P.Q.

M. H. CORBY

MEUNIER, DISTILLATEUR & NEGOCIANT

EN GENERAL

BELLEVILLE, ONTARIO

No. 10, Rue St. Nicholas

MONTREAL

N. VALOIS & Cie

MANUFACTURIERS ET MARCHANDS DE
CHAUSSURES EN GROS

26 et 28, PLACE JACQUES-CARTIER

MONTREAL

NARCISSE VALOIS.

JUDE VALOIS.

GAUCHER & TELMOSE

IMPORTATEURS DE

DENREES COLONIALES,

VINS ET SPIRITUEUX

Marchands de

FARINE, LARD, SAINDOUX, etc., EN GROS

No. 200 Rue St. Paul et 161 Des Commissaires,

MONTREAL.

G. GAUCHER.

52

L. W. TELMOSE.

A LOUER

ONZE MAGASINS neufs de 1re clas e.
situés sur les Rues de Bré-oles et St. Di-
zier. Cinq de ces magasins ont des SOUS-
CAVES pour les vins. Tous ces magasins
sont construits forts et solides et peuvent servir
comme magasins d'entrepôt.

Les Caves et Sous-caves sont à l'épreuve de l'eau
dans les temps d'inondation.

Possession le: Février ou le: mars prochain.

S'adresser à

J. G. GUIMOND,

Proc. des Dames de l'Hotel Dieu.

18 déc.

**AGRICULTURAL
INSURANCE COMPANY**

CAPITAL \$500,000.
GOVERNMENT DEPOSIT \$100,000.

OFFICE
245 ST JAMES ST MONTREAL,
E. LINCOLN, MANAGER.

AVANTAGES OFFERTS

1er. La plus grande garantie sous la forme d'un
vaste capital monétaire payé et cent mille
plâtres déposés au gouvernement comme
sûreté pour les détenteurs de polices.

2ème. Cette Compagnie se borne à assurer les
propriétés rurales et les résidences isolées.

3ème. Cette Compagnie assure contre les pertes
et dommages causés par la foudre soit qu'il
y ait incendie ou non, ceci est ajouté à l'assu-
rance contre le feu et "l'Agricultural" est la
seule Compagnie en Canada qui offre cette
garantie aux détenteurs de polices.

27 juin

am q-em s et h

Ancelle & Morice

IMPORTATEURS

342 et 344

RUE ST. PAUL

Offrent en vente au commerce en
gros un assortiment complet de

PRODUITS FRANCAIS & ANGLAIS

Consistant principalement

Vins,

Genièvre

Eaux-de-Vie,

Liqueurs fines,

Conserves de toutes sortes

Fruits,

Etc., Etc., Etc.

Arrivé par les navires

"Enclide," "Jacques-Cartier," "Courier du
Canada," de Marseilles

"Thrush" et "Hector," de Bordeaux

"Stratheden," d'Espagne

"Rock City," de Londres

"Glenbervie," de Glasgow.

— AUSSI —

Une consignation de

Bouchons, Capsules, Eponges, Char-
pagnes, Citrons et Oranges.

AVIS

Inspection de la Fleur et de
la Farine

Le sou signé a été nommé de nouveau Inspec-
teur de fleur et de farine pour la Cité de Montréal,
et assumera à partir de cette date les devoirs et
la responsabilité de cette charge importante.

JOHN YOUNG,

Inspecteur.

Montréal, 22 janvier 1873.