

ues, Montreal.

LE JOURNAL

IMPRIMERIE ET PUBLICATION
Le Ciel d'Imprimerie Industrielle
PROPRIETAIRES
MILTON McDONALD, - Gérant.

A Montréal (cité) et dans les autres villes de la province, 50.00 par an
Monsieur le Directeur... 5.00
Edition Hebdomadaire... 1.00
TÉLÉPHONE:
Administration, Main 613
Rédaction, " 3934

On s'abonne dans tous les bureaux de Poste au Canada, chez nos agents locaux et à nos bureaux. Tout doit être adressé.
LE JOURNAL,
75 Rue St-Jacques, Montréal.
MONTREAL, 19 AOÛT 1902

LE COMMERCE
DE L'ANGLETERRE

La situation commerciale de l'Angleterre peut aujourd'hui se résumer de la manière suivante:

Les importations de produits étrangers et coloniaux se sont élevées à 13,168 millions de francs contre 13,207 en 1900 et 12,347 en 1899, la réexportation de ces mêmes produits ont donné 1,713 millions contre 1,593 en 1900 et 1,642 en 1899 et les exportations de produits britanniques accusent 7,082 millions en 1901 contre 7,362 en 1900 et 6,878 en 1899.

La comparaison de ces divers chiffres donne lieu aux constatations suivantes:

1. Les importations inférieures de 21 millions de francs à celles de 1900 sont supérieures de 939 millions à celles de 1899;

2. Les réexportations sont supérieures de 120 millions à celles de 1900 et de 71 millions à celles de 1899;

3. Les exportations anglaises proprement dites, ont diminué de 283 millions par rapport à 1900, tout en demeurant supérieures de 404 millions à celles de 1899.

Les Anglais estiment que l'accroissement des importations doit être surveillé avec la plus grande attention, le "Commercial Intelligence" dit que le moment semble venu pour le gouvernement de nommer à cet effet une commission d'enquête.

D'après le "Daily Mail" les deux faits marquants de l'année 1901 ont été la rivalité américaine et les conséquences de la guerre sud-africaine; aussi le grand réveil "Wake up John Bull" est-il devenu le mot d'ordre de la presse; jusqu'à nos dernières années, les exportations anglaises consistaient surtout en produits agricoles et à l'Angleterre ayant depuis longtemps sacrifié son agriculture à son industrie, se félicitait du développement de ce commerce qui lui permettait de nourrir à bon compte son immense population ouvrière, mais les temps sont changés et la puissante industrie des Etats-Unis constitue à l'abri de hauts tarifs douaniers l'exporte de plus en plus ses produits qui viennent concurrencer ceux du Royaume-Uni sur tous les marchés du monde et même depuis dix-huit mois environ sur le propre marché britannique; 500 industries auraient à lutter en Angleterre contre les produits yankees.

On vend maintenant des cotonnades américaines à Manchester, mais surtout du fer américain dans le Lancashire, de l'acier américain à Sheffield, du fer-blanc américain dans le pays de Galles, on emploie partout des bureaux, des chaises, des machines à écrire, des copies-lettres, des plumes, du papier buvard américain, dans les usines s'introduisent des machines-outils américaines; très nombreux sont les appareils photographiques, les ascenseurs, les appareils de téléphonie, de traction électrique, les montres, les chaussures, les confecteurs, les drogues de provenance américaine. Avec les produits viennent aussi les hommes, il y aurait, d'après l'"American Directory", 10,000 yankees établis à Londres et qui pour la plupart occupent d'importantes situations dans les affaires.

"Si j'avais à faire ma situation, dirait récemment un millionnaire de Philadelphia, j'irais à Londres, me ferais vendre mes vêtements pour m'y rendre. Aucune ville dans le monde n'offre aujourd'hui plus d'occasions de faire rapidement fortune. L'homme qui est décidé à travailler à la même allure que nous en Amérique, qui consent à arriver de bonne heure à son bureau, à y rester tard et qui a des idées, mettra Londres à sec. La richesse de cette ville est sans limites et elle la cèdera volontiers au premier venu qui saura satisfaire à ses desirs. La concurrence est moins ardente là-bas qu'en Amérique et les hommes vraiment capables semblent y être moins nombreux".

De toutes les industries menacées par la concurrence américaine, la métallurgie est au premier rang. Il n'y a guère lieu de s'en étonner lorsque l'on songe que de 1895 à 1900 les exportations yankees de fer et d'acier ont passé de 136 millions de francs à 665 millions. Rappelons sommairement les principaux succès remportés, dans ces derniers temps, par les métallurgistes américains sur leurs confrères britanniques: construction par les Yankees du pont à jeter sur l'Albany, affluent du Nil (612 tonnes d'acier); construction par l'industrie américaine des viaducs de l'Ouganda (7,600 tonnes d'acier); construction du viaduc de Gobeite, en Birmanie (4,300 tonnes d'acier); importante fourniture de locomotives faites par

l'Amérique à l'administration des chemins de fer de l'Inde.

La concurrence américaine se fait également très vivement sentir dans les entreprises électriques aux colonies comme dans la métropole, mais, à cet égard, les succès des Yankees ont été plutôt bien accueillis par le public anglais, car, en ce qui concerne l'électricité et ses diverses applications, l'Angleterre était, jusqu'ici, fort en retard par rapport à l'Amérique et à l'Allemagne et ses industriels avaient besoin d'être stimulés.

Comment le Royaume-Uni, en présence de l'accroissement de la concurrence étrangère, arrivera-t-il à maintenir et même, si possible, à fortifier sa grande situation industrielle et commerciale? Pour beaucoup, le seul moyen c'est de développer l'énergie, l'initiative des jeunes générations, surtout leur instruction; c'est aussi de mettre tout en œuvre pour s'approprier les méthodes américaines.

Mais aussi, à côté de ceux qui pensent qu'il suffira à l'Angleterre de se réveiller pour se maintenir, il en est d'autres qui ne voient de remède que dans l'adoption d'une politique protectionniste et la création d'une union douanière de la métropole et de ses colonies, à l'exclusion de tous pays étrangers.

REGRETTABLE DUPLICITE

Le parti ministériel fait en ce moment un travail de propagande qui a singulièrement l'apparence d'une campagne de mensonge. Il veuturrer ses partisans de l'Ouest qui demandent de mettre en vigueur les promesses de libre-échange faites avant 1896.

De temps à autre, il se fait une déclaration officielle à l'effet que les droits seront bientôt élevés sur les importations; mais, chaque fois, cela est contrebalaçé par un discours de M. Tarte en faveur de la protection. Pendant que les journaux à la dévotion de M. Sifton se prononcent en faveur du libre-échange, le ministre des Travaux Publics fait étalage de ses principes protectionnistes.

Voilà deux expressions d'opinions venant de haut lieu et diamétralement opposées sur une question de la plus vive importance.

Où en sont les hommes d'affaires? Est-ce là ce que l'on peut appeler la stabilité du tarif?

Avant 1896, toute l'armée libérale, depuis sir Wilfrid Laurier jusqu'au dernier membre du club Geoffroy, excepté toutefois M. Tarte, ne voulait autre chose que le libre-échange.

Cependant tous, aujourd'hui, acceptent la protection. Est-ce que M. Tarte les aurait subjugués? Non; pas précisément; il y a encore des récalcitrants, et pour leur plaisir le parti libéral a adopté deux politiques fiscales, une pour l'Ouest, l'autre pour l'Est.

Ainsi, lorsque, il y a quelques mois, M. Archibald Campbell, M.P., disait: "d'après mon opinion, le ministre des finances ferait aussi bien d'arrêter la rivière Niagara que d'arrêter le flux du libre-échange", il parlait pour l'Ouest. Quand M. Tarte, à Halifax, s'est montré ultra-protectionniste, il parlait pour l'Est.

Le premier ministre, lui, se frotte les mains et dit en souriant: "Messieurs, je n'ai que ceci à dire: la politique du parti libéral sera fidèlement mise en vigueur". Entend-on des récriminations de la part des libre-échangistes? M. John Charlton, qui a l'oreille du cabinet, prend sa plus fine plume et écrit: "L'inutilité des droits protecteurs pour le cultivateur peut se prouver clairement par un comparais des prix américains avec les prix canadiens". Si ce sont les protectionnistes qui réclament, M. Tarte leur fait une visite en bateau et leur récite son boniment.

Le truc se trouve joué sans grand effort. On leurre le public et le public se laisse faire. Cela va-t-il durer longtemps?

LIBERAUX ET CONSERVATEURS

Le parti libéral ne manque jamais une occasion de nous rappeler avec suffisance les travaux qu'il exécutait actuellement le long de nos routes fluviales. A l'entendre, on serait porté à croire qu'il est le fondateur de la politique qui consiste à améliorer les divers services publics du pays.

Les libéraux ne se souviennent-ils pas des dénonciations qu'ils ont autrefois proférées contre le parti conservateur parce qu'il dépensait de l'argent en construisant des quais et des brise-lames? Ils trouvaient qu'une dépense de \$38,000,000 par année était trop forte pour le pays et faisaient au gouvernement un crime de ces travaux publics.

Et qu'ils ne viennent pas prétendre aujourd'hui qu'ils demandaient de réduire les dépenses parce que les revenus étaient alors peu élevés; car ils blâmaient le gouvernement conservateur d'améliorer le service même, lorsque les exercices se terminaient avec des surplus.

Du reste, Paris ne s'est pas fait en un jour et les conservateurs, dès avant 1896, avaient commencé les travaux de nos voies fluviales.

Pour s'en convaincre, il suffit de remarquer les noms des dragues construites sous l'ancien régime.

L'une d'elles s'appelle "Laval" parce qu'elle a été achetée par l'hon. M. J. Aldéric Oudet, une autre a nom "Sir Hector", d'après l'ancien chef de cette province.

Les conservateurs avec un budget de \$38,000,000 ont réussi à construire nos

immenses voies ferrées, et, s'ils étaient restés au pouvoir, en 1896, ils auraient tout simplement continué l'œuvre déjà commencée.

Loin de nous l'idée de blâmer le gouvernement actuel de continuer le programme de ses prédécesseurs; mais nous trouvons qu'il est peu chevaleresque pour un parti de ne pas reconnaître en pratique le programme qu'il a préconisé dans l'opposition et de s'emparer au contraire de celui de ses adversaires.

La conduite des libéraux prouve aujourd'hui, que pour gouverner en ce pays, il faut être conservateur. Il y aurait eu presque une révolution parmi nos hommes d'affaires si, en 1896, tout le programme libéral avait été mis en vigueur. On peut dire avec sûreté que chaque fois que le cabinet Laurier a mérité du pays, c'est qu'il avait fait œuvre de conservatisme; chaque bêtise qu'il a commise a été la résultante directe des principes du libéralisme.

Les Pétroles aux Etats-Unis

La production totale des pétroles bruts aux Etats-Unis en 1901 a été de 69,889,194 barils, en augmentation de 5,765,665 barils sur l'année précédente.

Leur valeur a été de 66,417,335 dollars, au lieu de 75,989,313 dollars. Dans l'ordre de production, l'Ohio vient le premier, avec plus de 25 millions de barils de pétrole; en second, avec plus de 14 millions de barils, la Pennsylvanie, en troisième, avec plus de 12 millions de barils, la Californie la quatrième, avec plus de 8 millions de barils, l'Indiana la cinquième, avec plus de 5 millions de barils, et le Texas, le sixième, avec plus de 4 millions de barils. La production de l'Ohio, de la West Virginia et de la Pennsylvanie a donc diminué par rapport à 1900; celle de la Californie a augmenté de près de 4 millions et demi de barils, et celle de l'Indiana, de près de 900,000 barils.

Si l'on compte par région pétrolière, la région Apalachienne a produit 33,600,000 barils, la région Lima Indiana, 21,900,000 barils, la Californie du Sud, 8,900,000 barils et le Texas 4 millions 100,000 barils.

La qualité du pétrole produit dans ces nouvelles régions est généralement très inférieure à celle des anciennes régions pétrolières, mais la plus grande partie peut être utilisée comme combustible à l'état naturel, ou après la disparition des produits les plus volatils, ce qui est particulièrement avantageux pour le Sud-Ouest et l'Ouest, où il n'y a pas de bons dépôts de houille.

En 1901, la région Apalachienne a produit 48.45 pour cent du total, la Lima-Indiana, 31.61 pour cent, et les autres régions, 19.94 pour cent, contre 57.5 pour cent, 34 pour cent et 8.61 pour cent respectivement en 1900.

Les nouveaux champs de Californie, du Colorado, du Kansas, du Wyoming et du Texas ont donc produit près de 20 pour cent du total, soit une augmentation de 11.4 pour cent par rapport à 1900, et il est probable qu'ils produiront en 1902 près de 35 pour cent du total.

Le prix moyen payé aux Etats-Unis en 1901 a été de 95 cents 7 par baril au lieu de 1 dollar 194 en 1900, soit une baisse de 12 p. c. Il y a eu la plus basse depuis 1898. Le prix moyen du pétrole de Pennsylvanie, qui représente 48.5 p. c. de la production totale, a été de 1 dollar 21 par baril au lieu de 1 dollar 356 en 1900, soit une diminution de 12 p. c. Il y a eu la plus basse depuis 1898. Le prix moyen du pétrole de Californie et de 76 cents par baril pour le pétrole du Texas, ce qui provient de l'augmentation considérable de la production dans ces deux Etats.

Le nombre total des puits terminés aux Etats-Unis pour les recherches pétrolières a été de 14,350, sur lesquels on estime que 3,220 puits n'ont rien rencontré. Le coût de ces 14,350 puits a été évalué à 21,375,000 dollars, soit près du tiers de la valeur de tout le pétrole brut produit.

En 1901, le nombre des gallons de pétrole exportés a dépassé pour la première fois un milliard, exactement 1,062,750,366 gallons, en augmentation de 9 p. c. sur les exportations de 1900. La valeur de ces exportations a été de 17,479,124 dollars, au lieu de 13,276,282 dollars en 1900. Les exportations totales des pétroles russes en 1901 ont été de 390,920,955 gallons, soit environ 36.8 p. c. des exportations des Etats-Unis.

Le prix moyen obtenu pour toutes les variétés de pétroles exportés des Etats-Unis en 1901 a été de 6 cents 73 par gallon, au lieu de 7 cents 52 par gallon en 1900 et de 6 cents 82 en 1899. Le développement des régions pétrolières du Texas, de la Californie et du Colorado a provoqué la constitution de 1,578 Compagnies dont la capitalisation totale est de 69,083,000 dollars.

M. Tarte et le terminus de la ligne rapide

L'hon. M. L. Tarte, ministre des Travaux Publics, est revenu de Halifax où il a pris part à la convention des manufacturiers et prononcé un discours au cours duquel il a traité du terminus de la ligne rapide dans un sens qui a provoqué pas mal de discussion au sein des cercles maritimes de notre cité.

Un journaliste a profité du passage de M. Tarte à Montréal pour avoir de lui un exposé complet de ses vues sur cette question et voici ce que le ministre a dit:

"La question importante, la seule même à discuter, est de savoir si nous voulons avoir une ligne rapide et tout le monde d'admettre que nous ne l'aurons qu'à condition de prendre, au début Québec comme terminus d'été; plus tard lorsque nous aurons pu faire les travaux considérables qui seraient nécessaires, les steamers rapides pourraient peut-être remonter à Montréal, à certaines époques de l'année, mais pour le moment imposer Montréal comme terminus c'est la négation de toute ligne de navigation rapide, c'est à faire une concurrence sérieuse aux lignes américaines.

Mais, faisons-nous remarquer à M. Tarte, comment se fait-il que les chambres de Commerce, les compagnies de navigation, etc., insistent pour faire aboutir la ligne à Montréal?

"C'est bien simple, nous dit M. Tarte, il y a deux catégories de personnes qui veulent à tout prix avoir Montréal comme terminus, les uns

sont de très bonne foi, mais n'ont pas étudié la question ou la considèrent à un point de vue académique et sentimentalement, les autres ont un intérêt à ce que la ligne ne se fasse pas et ils savent parfaitement qu'obliger le service à aboutir à Montréal, c'est tuer l'affaire. Certaines compagnies de navigation existantes qui redoutent de voir s'établir une compagnie rivale, insistent pour Montréal, et cela se comprend. Leur seul but est d'empêcher le Pacifique de faire la ligne rapide. M. Tarte, en particulier, ceux qui parlent comme lui sont ceux qui combattent toutes les améliorations qui étaient tentées dans le port, toujours de peur de voir s'établir de la concurrence. Pour le moment, je le répète, il est impossible de songer à faire de Montréal le terminus d'une ligne offrant des avantages de traversée supérieurs à ceux des compagnies américaines.

Montréal étant pour le moment hors de question, quel est à votre avis le terminus à adopter, Québec ou Sydney?

"Québec, par tous les moyens possibles, répond M. Tarte. Comment, Québec est un centre de chemins de fer, un centre d'abaissement du Pacifique, le Grand-Tronc, l'Intercolonial, le chemin de fer du Lac Saint-Jean, le chemin de fer du Grand-Nord ou s'arrêteront nos grandes compagnies de navigation fluviales. A ce point de vue, peut-il y avoir la moindre concurrence avec Sydney, desservi par l'Intercolonial seulement, sans connexion dans l'Ouest? Mais au point de vue maritime, études un peu la question, chiffres en mains. Sydney est à 3,307 milles de Liverpool, c'est-à-dire 20 nœuds, comme le Pacifique offre de construire, le trajet de Liverpool à Sydney se ferait en 4 jours et 19 heures. Maintenant, de Sydney, il faudra toujours se rendre à Québec, qui est le centre de distribution des passagers, soit 827 milles en chemin de fer par une ligne unique, à 35 milles par heure, le trajet prend 23 heures et 30 minutes, soit un trajet total de 5 jours, 18 heures et 59 minutes.

Maintenant prenons Québec comme terminus et calculons sur la route de Cape Race qui est environ 200 milles plus longue que celle de Belle Isle et bien que cette dernière route soit plus employée pendant quatre à cinq mois de l'année la distance par Cape Race est de 2,800 milles, à 20 nœuds, cela donne un trajet de cinq jours et 20 heures.

Par conséquent la différence de temps en faveur de Sydney serait d'une heure seulement. Y a-t-il personne qui consentirait pour gagner une heure sur un trajet de 5 jours à s'enfermer dans un chemin de fer pour un trajet de 800 milles et à se priver d'un voyage féerique par le bas St-Laurent?

"Que dites-vous du projet d'escalade à Sydney?"

"C'est une hérésie. Ce serait allonger le voyage d'un jour à 2 jours. C'est aussi bien d'aller à Sydney et de non-concier à avoir une ligne rapide."

"Maintenant, avons-nous demandé à M. Tarte, le Pacifique ne s'en tiendra pas uniquement à ses steamers de toute vitesse pour passer à Québec?"

"Mais, nous les avons vus en traversée énorme et comporte tout un service de steamers de charbonnage, de steamers à marchandises, entièrement modernes, qui remonteront à Montréal, à Québec, à Lévesque, dans le chemin de fer du Pacifique, il y a quelques semaines à 40 refusé le transport de 450 chais de farine des Etats-Unis parce qu'il n'y avait pas de navires à Montréal pour les embarquer."

Voilà la preuve que les compagnies de navigation existantes ont tort de s'effrayer de la présence d'une nouvelle entreprise. Il y a actuellement dix-sept steamers à Montréal; il y a du trafic pour tous et chaque année le trafic augmente de plus en plus. Les moyens de transport nouveaux. Plus nous aurons de navires à charger à Montréal plus il viendra de fret pour les charger."

BALLONS D'AUTREFOIS

Dès les premiers temps de la Révolution, surgirent diverses propositions relatives à l'emploi des ballons aux armées. A de Morveau appartenait la seule idée pratique, dans les armées, de l'emploi des ballons. Les applications possibles de l'aéronautique, il proposait d'utiliser des "ballons captifs"; ceux-ci, retenus par des câbles, ne devraient s'élever qu'à une hauteur suffisante pour permettre aux observateurs de surveiller les opérations militaires, de découvrir l'ennemi, mais sans manœuvrer. Rien n'était prévu de lors à l'imprévu et aux caprices des courants atmosphériques; aussi cette proposition a-t-elle été rejetée par la commission nommée par le comité de salut public, et dont faisaient partie Berthollet, Monge et Carnot, fut-elle aussitôt prise en considération.

Dès ce moment, de Morveau s'adjoignit Lavoisier et Couteille pour proposer d'utiliser le gaz hydrogène, et surtout ce fut une recommandation expresse "sans se servir d'acide sulfurique, pour ne pas détourner trop de soufre de la fabrication de la poudre, le gaz hydrogène, propre à gonfler les ballons."

C'est ainsi que la République reconnaît l'aéronautique militaire et Couteille est nommé directeur des épreuves aéronautiques. A peine installé, il fait venir pour perfectionner le résultat de ses premiers essais, ce Normand dont Monge disait "qu'il avait toutes les sciences dans la tête et tous les arts dans la main." Couteille, tour à tour peintre, chimiste et mécanicien.

Et les deux savants se mettent à l'ouvrage. En un temps relativement court, ils ont construit un outillage suffisamment mobile et pratique, qui, après un premier essai, enthousiasme le Comité de salut public. Quatre jours après, la formation d'une compagnie d'aérostats militaires est décidée; elle est formée et son commandement est remis à Couteille, nommé en même temps capitaine "avec les appointements de ceux de première classe."

Presque aussitôt formée, la compagnie était dirigée par Maubeuge, oh non les voyons, un mois après, assiégé par les Autrichiens.

De l'armée du colébe, oh il avait installé son parc, Couteille suit tous les mouvements de l'ennemi. Ce constant espionnage, indépendamment de sa très grande utilité, produisait un effet démoralisateur sur l'ennemi, désespéré de ne savoir surprendre au point de ne pouvoir rien dérober à notre connaissance, et réciproquement, l'influence sur nos hommes était des plus salutaires, ceux-ci se voyant à l'abri de toute surprise.

Les Autrichiens résolurent de tenter la destruction de l'aérostat. Ayant remarqué qu'il s'élevait quotidiennement presque à la même place, ils établirent, une nuit, une grosse pièce, qui, au moment de l'ascension, envoyait quelques boulets. Heureusement, ils n'atteignirent pas leur but. Dès lors, à quelques coups de mousquet près, les jeunes aérostats restèrent libres de leurs mouvements.

Grande était la sympathie pour ce premier ballon dans toutes les unités de l'armée, occupés par les mille détails d'une invasion nouvelle, incomplète et périlleuse, les soldats du corps d'aérostats avaient peu de temps à consacrer aux nécessités de la vie; mais leurs canards se faisaient un plaisir de leur venir en aide, plus d'une fois, les aérostats troublèrent au feu du bivouac la soupe préparée à leur intention.

De Maubeuge, Couteille et sa compagnie reçoivent l'ordre de partir pour Charleval. Malgré un investissement assez serré, de nuit, Couteille et son matériel parviennent à franchir les lignes de l'ennemi, non sans opérer, en cours de route, une reconnaissance. Son même, il arrive à destination et trouve le temps encore de s'élever avant la nuit pour observer la place. Le lendemain, il fait une nouvelle ascension; enfin le surlendemain, c'est Fleurus.

"Entrepreneurs", c'est le nom de ce premier ballon militaire, domine huit heures durant le champ de bataille. Couteille et l'officier qui l'accompagne correspondent constamment avec l'armée, dévoilant chaque manœuvre de l'ennemi et font si bien que Jourdan, renseigné à merveille, gagne la victoire.

Le Comité de salut public n'avait pas cessé de suivre avec sollicitude les progrès de cette branche nouvelle de l'état militaire. Dès l'ordre de départ pour Maubeuge donné à Couteille, la Convention avait décrété, le 5 messidor an II, la formation d'une deuxième compagnie, compagnie-dépôt, si l'on veut, et en avait confié le commandement à Conté. Les résultats excellents obtenus à Fleurus, malgré l'accident survenu peu après à l'"Entrepreneur", par suite d'une fausse manœuvre qui fit porter l'aérostat contre un arbre où il s'abîma, encourageant la Convention à établir sur des bases plus durables et plus scientifiques le corps des aérostats.

Aussi, le 10 brumaire, le Comité de salut public créait l'Ecole nationale aéronautique de Meudon pour assurer le recrutement et donner des officiers à l'armée. Cette école comprenait soixante élèves qui s'exerçaient à la physique, à la géographie, aux arts mécaniques, comme aussi à la pratique de leur arme spéciale. A cette école de Meudon se trouvait également le grand dépôt du corps et son matériel au complet.

Conté, nommé directeur, multiplia ses recherches et ses expériences, dont les résultats et le secret nous sont malheureusement inconnus. On sait pourtant que déjà Conté était arrivé à construire des ballons avec des enveloppes assez imperméables pour permettre aux aérostats de faire un service actif de "trois mois", sans avoir besoin de se ravitailler en gaz léger. Successivement sortent des ateliers de "Oleste", envoyé à l'armée de Sambre-et-Meuse pour reconnaître les aérostats de l'ennemi, le "Hercule" et l'"Indivisible" qui sont envoyés à l'armée du Rhin et de la Moselle.

Ces nouvelles machines de guerre appelaient un nouveau personnel. Une autre compagnie est créée, son effectif porté à 55 hommes, soldats et officiers compris; Couteille est nommé chef de bataillon et les capitaines des deux compagnies sont Lhommet et Delamare.

On trouve alors des aérostats à toutes nos frontières, à Frankenthal, où le ballon est criblé de balles, à Worms, à Mannheim où l'aérostat brève la mitraille pour faire une utile reconnaissance.

Pourquoi faut-il clore ici la brillante histoire des services rendus à la France et à son armée, par les compagnies d'aérostats de la première République? A Watbourg (13 fructidor an IV), dans un mouvement de retraite trop précipité, la première compagnie tombe avec son matériel aux mains de l'ennemi et reste dans une inaction forcée jusqu'aux préliminaires de paix de Léoben, où l'ennemi est enfin renforcé. La seconde, oubliée d'abord à Strasbourg, est méconnue par Hoche qui succède à Jourdan. Sans avoir accepté qu'elle manœuvre devant lui, Hoche demande son licenciement. Partis curieuse lettre que voici et dont l'orthographe prouve entre parenthèses que le brave général en chef était plus habile à manier l'épée que la plume:

"Je vous informe, citoyen ministre, qu'il existe à l'armée de Sambre-et-Meuse une compagnie d'"aérostats" dont le chef est aussi un homme intelligent, le capitaine de service "tiement" dans la 17e division militaire du voisinage de la capitale, du "théâtre", pourrait lui faire des "découvertes" essentielles, au bien public; je vous engage donc à me "permettre de diminuer l'armée de "cette troupe" qui ne peut être qu'à "sa charge."

"Signé L. HOCHÉ."

Et la fatalité s'acharne de plus en plus sur les vaillantes compagnies. La lettre de Hoche avait porté à la 2e compagnie, le coup de grâce dont elle ne put se relever, malgré les protestations réitérées de son capitaine. La première, revenue de Prusse, obtint de faire partie de l'expédition d'Egypte. Hélas! c'était pour y périr presque aussitôt.

A peine arrivée à Aboukir, elle fut portée à l'avant-garde avec les autres troupes; séparée de son matériel, elle eut la douleur de voir le bâtiment qui lui portait secours, incendié et coulé lors du désastre de notre flotte.

Etrange destinée de ces ballons militaires: si tôt nés, ils sont accueillis avec un enthousiasme tel que la Convention n'hésite pas à les appeler "Des engins précurseurs de la victoire". De fait, longtemps invincibles, ils rendent de réels services au commandement; mais il suffit d'une seule retraite malencontreuse pour changer leur sort.

L'empereur lui-même ne regardera pas d'un oeil favorable la nouvelle invasion. Suivant la coutume introduite en Egypte les jours d'alexandrie, les fêtes du couronnement de Napoléon furent égayées par l'ascension d'un ballon. Mais voici que la météorologie, trop bien guidée et poussée par un vent favorable, se dirige à tire d'aile vers le Midi; les Alpes ne sont point une barrière et la voici bientôt à Rome, s'accrochant à la statue de Néron, le coiffant de la couronne impériale, qu'en guise d'ornement, Garibaldi, le Ruggieri de l'époque avait as-

LAURIE ENGINE CO.

Appareils brevetés pour chauffer l'eau d'alimentation et épurateurs

Les tubes sont en cuivre jaune, étirés et sans soudure. 50 à 500 Chevaux-vapeur. Expédition en dix jours.

MEDECINS

Docteur CHRETIEN-ZAUGG
En-Chef de Clinique de Paris
ST DENIS, 137
Maladies des yeux, du nez, des oreilles et de la gorge. Consultations: 1 à 4 h. p.m. Exp. 19-18
le samedi. Tél. 1302 Est.

subjective au-dessous d'elle. L'empereur vit-il un augure défavorable? Tousjours est-il que, depuis lors, à part de rares exceptions, comme par exemple ce ballon envoyé à Alger en 1830, emballé, rapporté et payé sans avoir été sorti de sa caisse, il faut arriver au siège de Paris pour retrouver les aérostats devant l'ennemi et attendre l'année 1871 pour voir se rouvrir les portes du parc aérostatique de Meudon.

THOMAS GRIMM

SHERBROOKE

(Correspondance spéciale)

Sherbrooke, 18.—L'excursion à Berlin, N.H., organisée par l'Harmonie à un magnifique succès. Un grand nombre de personnes de Richmond et d'autres endroits intermédiaires, se sont joints à ceux de Sherbrooke. Tout le long du trajet la gaieté n'a cessé de régner parmi les excursionnistes. A Berlin, l'Harmonie a donné une magnifique concert. Tout le monde est enchanté de son voyage.

—M. A. A. E. Lefebvre, percepteur du revenu, est de retour d'une longue promenade au Bic.

—L'hon. Sydney Fisher, ministre de l'Agriculture a manifesté l'intention de visiter l'exposition de Sherbrooke. L'hon. M. Fisher a fait plusieurs entrées d'animaux de sa ferme.

—Le Rév. Père Antoine, trappeiste d'Oka, qui était venu à Sherbrooke accompagné de deux sœurs Trappistes, pour visiter les alentours de Sherbrooke, dans le but d'y établir une branche de leur ordre sont retournés sans avoir rien décidé d'une manière définitive.

—M. L. E. Dautons, est revenu de sa promenade du bas du fleuve.

—Le Dr W. W. Lynch et le docteur Bradley sont partis pour un voyage à Québec et le Saguenay.

—M. Joseph Boucher, de Ascot Corner a été condamné à \$40 d'amende pour avoir gardé en sa possession, du cidre qui contenait 8 p. c. d'alcool.

—L'aqueduc de Richmond a été vendu à un syndicat montréalais. On dit que le prix d'achat, comprenant les M. R. A. Dutton, de Montréal représentant certains capitalistes, avait arrachés et la propriété, est \$50,000, offert \$30,000, après que la ville de Richmond eut un offre à ce prix. Mais le premier contrat l'emporta en offrant \$50,000.

—M. J. G. Boulanger est allé à la Pointe aux Esquimaux, pour installer certaines machines pour le compte de la Sherbrooke Iron Works.

—M. V. E. Audet, a abandonné sa position comme député greffier de la Cour de Circuit et doit partir pour Montréal où l'attend une nouvelle position.

PERSONNEL

M. le notaire St-Denis est de retour de Murray Bay.

Nous apprenons avec plaisir que M. Georges Bélanger, l'énergique surintendant de la Maison Moody & Sons, fabricants d'instruments aratoires se rétablit promptement, d'une grave maladie contractée dans un voyage trop alléché dans le bas du Golfe.

La Maison vient d'accorder un mois de repos et d'étude modèle et M. et Mme Bélanger partent ce

FINANCE & COMMERCE

Marché Ferme

Une hausse remarquable dans le Steel Common

Richelieu et Ontario est actif

Le Street, le Pacifique, le Twin, etc., ont gagné du terrain

Des Bureaux du "Journal"

18 août.

Le Dominion Steel a établi un nouveau record, aujourd'hui, en atteignant 75 1/2 à la Bourse de Montréal.

Le marché a ouvert deux points au-dessus de la dernière clôture à 74 et a gagné un demi point pour reprendre ensuite la première cote. Mais il n'a pas pu aller au-delà de 75 et 1/2, à la clôture à 74-1/2.

Les demandes de l'avant-midi ont été exceptionnellement actives. Il y a un regain de fermeté dans Richelieu et Ontario et on croit que le stock sera plus actif lorsque les recettes seront connues.

Le Montreal Street Railway a monté d'un point, clôturant à 275. Étaient également fermes, le Toronto Railway, le Twin et le Nova Scotia Steel.

Les cotes suivantes ont été spécialement citées de Londres à Montréal, J. J. Forget et Cie:

Grand Tronc, 1re pref., 105 1/4-1/2, 84 7/8; 2e, 42 3/8; Canadian Pacific—141 1/8; Anaconda—53 3/8; Hudson Bay, 32.

BOURSE DE MONTREAL

M. L. J. Forget et Cie, courtiers, 1713 rue Notre-Dame, nous fournissent le rapport suivant:

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

Loan Mite — 10 à 138.
Tor. Ry. — 50 à 122 1/2; 50 à 122 3/4; 100 à 123.
Toledo Ry. — 50 à 84 1/2; 50 à 84 3/8.

N. Scotia. — 50 à 115 1/2; 5 à 115 1/2; 75 à 116 1/4.
R. & O. Co. — 50 à 109; 75 à 108 1/2.

Mtl. Teleg. — 25 à 167 1/2.
Do Steel Bds. — 5000 à 300000 91 3/4; 2000 à 91 7/8.
Ogilvie Bds. — 4000 à 115.

Ventes de la matinée:
Can. Pac. — 50-138 1/2.
Mo. St. Ry. — 10-278, 50-278, 50-278.
Do Steel Bds. — 125-87 1/4, 25-87 1/2, 25-87 1/4.

Du. Steel Bds. — 6-117 1/4.
Do. Steel Com. — 125-75, 50-74 1/2, 200-74 3/4, 1175-75, 100-75, 150-75, 1-1, 10-74 1/2, 350-75, 100-75 1/2, 125-75 3/4, 475-75 1/2, 25-75 3/4, 375-75, 125-75 1/2.

N. Scotia. — 10-117, 50-116 5/8, 25-116 1/2.
Ogilvie Pfd. — 10-124.
Mo. Power. — 275-100.

R. & O. N. Co. — 25-108 1/2.
Do Steel Pfd. — 300-100.
Bk. of Mtl. — 3-257.
Tor. Ry. — 100-122 7/8, 100-123 1/2.
Twin City. — 50-126, 25-126 1/2.
Duluth Com. — 25-18, 25-18 1/4.
Do Steel Bds. — 10000-82.

VALEURS MINIERES

Le rapport suivant nous est fourni par J. J. Forget et Cie, courtiers en mines, 50 rue St-Jacques, Tél. Main 3828.

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

Le "Metropolitan Stock Exchange", édifice de la Bourse, nous fournit les renseignements suivants:

Les cours de New-York ont été tranquilles durant la première heure et à part d'une hausse de deux points sur le Louisville, il n'y a eu aucun mouvement spécial.

Le taux de l'échange sur Londres est plus bas, ce qui indique une possibilité d'importation de l'or.

Les professionnels ont réussi à scalper une fraction de profit en vendant quelques stocks à découvert.

Le sujet de discussion de toutes parts est l'effet que le retour de M. Morgan aura sur les stocks. L'opinion est assez générale que le marché ne peut que gagner.

La clôture est sans changement important avec le prix de Samedi, soit les gains sur le Louisville, le C. F. L. Illinois, l'Alton.

Total des ventes 397,000 parts.

M. C. D. Monk, gérant de J. S. Baché et Cie, New-York, nous fournit le rapport suivant:

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

VALEURS

18 Août 18 Août

Il est tout probable qu'il va rester soutenu pendant quelque temps et qu'une hausse se produira plus tard.

Nous cotons Ontario de 97-8c à 10c, les Townships, à 93-4c, et le Québec, à 95-8c. Les livraisons du Board of Trade ont été de 15,356 boîtes.

Sur les quais hier matin, mille colis de beurre de Québec ont été vendus à 18 1/2c. Notre marché paraît plus facile, tout assés, que les cotes vont baisser de nouveau d'un à quelques jours. Les crémères de choix étaient évaluées à 19c, et la meilleure qualité de Québec obtenait de 18 3/4 à 19c.

Les livraisons du Board of Trade étaient hier de 1,270c ois.

PRODUITS DE LA FERME

LES ŒUFS ET LES PATATES SONT SOUTENUS.

Le marché aux œufs est soutenu et le stock qui se mesure demande. Les prix sont soutenus, les œufs frais étant cotés à 15c ici, et les œufs frais mûris de 15 3/4 à 16c. Les livraisons du Board of Trade étaient de 602 caisses.

Aucun changement qui soit digne de mention dans le marché aux patates. Les cultivateurs continuent de vendre à 10c, par sacs, de 80 lbs et les épiciers, 70c.

Le marché aux fèves est ferme à la hausse.

Nous cotons de \$1.40 à \$1.45 par boisseau en lots de deux ou trois douzaines de sacs.

MARCHE AUX GRAINS

LE BLE EST BIEN SOUTENU PARTOUT. — NOTRE MARCHE EST CALME.

Le marché au blé de Liverpool était soutenu, septembre clôturant à 58 1/2-2d, décembre 1-8c en hausse à 58 1/2-3d. Paris a clôturé à 22.00 pour août et 20.4 pour novembre et février.

À Chicago le marché était également soutenu avec une légère tendance à la hausse. Sept. était 1-8c en hausse à 70c et déc. 1-4c en hausse à 66 7/8c, le mais de sept était soutenu à 51 1/8-8c, le 1-8c en hausse à 40 7/8c. L'avoine de sept. était 1-8c en hausse à 26 1/4c et déc. 1-8c en hausse à 25 1/4c.

Le marché de New-York a clôturé faible de 1-8c à 3-4c, le 1-2c à 47c, 74 sept. 73 1/4, déc. 72 1/8.

Le marché est calme mais les prix sont soutenus.

On cote le No 2 du Manitoba de 46 1/2 à 47c, le No 3, de 45 1/2 à 46c, et le No 2 blanc, de 46 1/2 à 47c.

Les patentes du Manitoba sont cotées de \$4 à \$4.10 et les fortes de blanchet, de \$3.70 à \$3.80, les straight rollers d'Ontario de \$3.65 à \$3.70, en sacs, de \$1.72 à \$1.80.

Patentes d'hiver, de \$3.85 à \$4.

Le gru 22 par tonne, les sacs compris.

Hungarian d'Ogilvie, de \$4.20 à \$4.30. Glenora Patent d'Ogilvie, \$4.

Fort Manitoba d'Ogilvie, \$3.20.

MARCHE DE CHICAGO

Chicago, 18.

Blé, septembre — 70 7/8-1/2 — 83 69 7/8

Blé, décembre — 66 3/4 — 67 1/8-1/4 — 66 1/4 — 66 3/8

Blé, mai — 69 1/2-5/8 — 68 7/8 — 68 7/8-3/8

Maïs, septembre — 51 1/8 — 52 1/4 — 51 1/8 — 51 1/2

Maïs, décembre — 40 3/4-7/8 — 41 1/8-1/4 — 40 5/8 — 40 5/8

Maïs, mai — 26 1/4 — 26 7/8 — 26 1/2 — 26 1/4-1/8

Maïs, septembre — 1595 — 1600 — 1585 — 1595

Maïs, décembre — 1435 — 1450 — 1435 — 1435

Maïs, mai — 830 — 832 — 820 — 825-7

Côtes, sept. — 975 — 962 — 965

Côtes, janvier — 755 — 755 — 747-50

LA CLOTURE A CHICAGO

Chicago, 18.—Le marché a clôturé calme suit.

Blé, sept., 69 1/8-1/2 d.c., 66 3/8 — 66 3/8 — 66 3/8.

ABATTOIRS DE L'EST

Il y avait environ 900 têtes de bétail et 1,500 moutons et agneaux offerts en vente aux Abattoirs de l'Est hier matin. Le bœuf de choix était coté de 4 1/2c à 4 3/4c, par lb, le bon bœuf à 3 1/2c et le bon commun de 3 1/4 à 3 1/2c, par lb.

Une quantité considérable d'animaux n'ont pas trouvé d'acheteurs et se sont vendus à des prix réduits.

Les veaux obtenaient de \$2.00 à \$10.00 la pièce, ou de \$4 à 4 1/2c par lb, le mouton, 3 à 3 1/2c, et l'agneau, 3 1/4 à 4 1/2c, par lb. Les porcs, gras, étaient évalués de 7c à 7 1/2c par lb.

NOUVELLES MARITIMES

SONT ARRIVÉS

—Le "Rodney", capitaine Alkan, Canadien Forwarding and Export Co., de Rotterdam.

—Le "Manchester Importer", Furness, Withy et Cie, de Manchester, avec cargaison générale.

—Le "Hathin Head", capitaine Auld, de Glasgow, et Cie, de Barron, avec cargaison de charbon.

—Le "Virginian", capitaine Prentice, de Glasgow, et Cie, d'Anvers, avec cargaison générale.

—Le "Manxman", capitaine Christie, de Glasgow, et Cie, de Liverpool, avec cargaison générale.

—Le "Kalford", Intercolonial Coal Co., de Picton, sur lest.

—Le "Trigrit", capitaine Smith, de Toronto, sur lest.

—Le "C. B. Whidden", capitaine Morrison, de C. A. Routh et Cie, des Barbades, avec cargaison de mélasse.

—Le "Benguel", capitaine Swendsen, de Dominion Coal Co., de Sydney, avec cargaison de charbon.

—Le "Gaspesian", capitaine Bouchard, de C. Lemieux, de Gaspé.

—Le "Margaret", capitaine Jones, de Toronto, sur lest.

SONT PARTIS

—Le "King Edward", J. G. Brock et Cie, pour les ports du golfe, avec cargaison générale.

—Le "Pregum", capitaine Smith, pour Québec, sur lest.

—Le "Mexican", capitaine Parkin, de Lerman et Cie, pour Anvers, avec cargaison générale.

—Le "Sir", Dominion Coal Co., pour Sydney, sur lest.

—Le "Bergues", Dominion Coal Co., pour Sydney, sur lest.

—Le "Margaret", pour Québec, sur lest.

DANS LE PORT

—Le "Sarmatian", H. et A. Allan, et Cie, au quel King Edward.

—La golette "Achille", Anderson, McKenzie, au quel Jacques-Cartier.

—Le "Turret Case", A. Stonehouse, à Lachine.

—Le "Turret Court", J. Marcoussin, à Lachine.

—Le "Memnon", P. Thomas, jette King Edward.

—Le "Belgian", Hugué Ellerman, en face du Parc Schomberg.

—Le "Eva", Dominion Coal Co., à la Pointe du Moulin à Vent.

—Le "Forest Brook", McLean, Kennedy, à Hochelaga.

—Le "Magnonville", C. A. Boudier, dans le bassin du Canal.

—Le "Kildona", Reford et Cie, au quel Victoria.

—Le "Holmes", à Hochelaga, McLean, Kennedy, au quel Victoria.

FINANCES

J.S. BACHE & CIE.
BANQUIERS ET COURTIER.
10 Rue St-Sacrement. — Montréal.
C. C. MONK, Gérant.
Bureau Principal, 66 Exchange Pl., N.Y.
Membres de la Bourse de Coton et du Café à New-York, de la Chambre de Commerce à Chicago, des Bourses à Chicago et de Philadelphie.
Rapports et cotes de la Bourse quotidienne et cotes et des grilles envoyés gratuitement sur demande.
FIL TELEGRAPHIQUE PHILADELPHIE DIRECTOR

Nous sollicitons des commandes dans "Detroit United", "Toledo", "Railway and Light" et dans toutes les autres sociétés ayant un marché à Cleveland.

Fahey & Co.,
(Établi en 1880)
Membres de la Bourse de Cleveland.
CLEVELAND, OHIO.

Nous sommes Prêts pour les Affaires.
VENEZ NOUS VOIR
McAnally, Penfold & Cie,
86 rue St-François-Xavier

HERO D'UN ACCIDENT D'AUTOMOBILE
qui se compliqua de procès

Paris, 18. — M. Alvarez, le fameux ténor de l'Opéra, accompagné de sa femme, de son enfant et d'un ecclésiastique, conduisait son automobile, près de Trepail, quand le moteur refusa de fonctionner. À ce moment un tramway arrivait à toute vitesse et tous les occupants de l'automobile firent de vains efforts pour éviter le conducteur du tramway de ralentir. Une collision se produisit. M. Alvarez et son enfant furent grièvement blessés, et cela excita à tel point la colère de M. Alvarez, qu'il infligea une sévère correction au cocher du tramway. Mais la foule, contrainte en principe aux automobiles, se tourna contre lui et ce fut avec peine qu'il put s'enfuir sans être fort maltraité. Deux procès de cette affaire: celui de la compagnie des tramways contre M. Alvarez et celui de M. Alvarez contre la compagnie. Le sympathique ténor aura pu se faire à prouver, grâce à plusieurs témoins appartenant à la meilleure société, que la compagnie était dans son tort.

LES BETISES DE L'IVRESSE

Cigare au poing, un individu menace de bruler la cervelle aux gens

Boston, 18. — Dans une attaque de folie surprenante, un individu a saisi un cigare de la rue Cambridge, a arrêté un tramway et a forcé le garde-moteur à laisser son poste à la pointe d'un instrument qu'on a pris d'abord pour un pistolet, mais l'on s'est aperçu bientôt que ce n'était qu'un gros cigare.

L'homme opposa une résistance désespérée quand un policeman arriva et tenta de l'arrêter, mais finalement on s'empara du malade et l'emmena au poste. Quand l'individu fut conduit au poste, la tête du garde-moteur, plusieurs femmes qui se trouvaient dans la voiture sautèrent à bas en poussant des cris de terreur. Le policeman alors se pencha sur les vêtements. Il en était rendu à ses pantalons quand un policeman fit son apparition.

C'est qu'avec l'assistance de quatre autres policiers que le premier arriva sur la scène. Tous se mirent à se rendre maître finalement du délinquant. En l'amenant au poste de police il criait à pleins poumons. Un docteur ayant été appelé, déclara que l'homme était en proie au délire causé par l'ivresse.

Un fil mme dans la poêle

Signifie un insuccès, mais une flamme sous la poêle, la casserole, et lorsque la flamme vient d'un bec de poêle à gaz, signifie un succès, bonne cuisine et vraie économie. Renseignez-vous sur les poêles à louer pour \$6 de la "Compagnie du Gaz."

Un bicycliste se rue en France

Paris, 18. — L'accident le plus sensationnel qui se soit produit dans les cercles vélocipédiques de France est celui dont a été victime un coureur, nommé Breton, au vélodrome du Parc des Louvres, mercredi dernier. Marius, l'entraîneur bien connu, essayait sa motocyclette de 10 chevaux de force, à une vitesse de cinquante kilomètres à l'heure, quand Breton, sur sa bicyclette, descendit d'un virage et se heurta à l'angle d'un virage sur la motocyclette. Il fut projeté à plus de trente mètres de distance et reçut des blessures telles qu'il mourut tandis qu'on le portait à l'hôpital.

PELERINAGE DE RIGAUD

