

une de celles-là. Loin de les arrêter dans leur essor par des tarifs de défaveur, les Compagnies de chemins de fer devraient elles-mêmes, encourager dans leur développement les localités qu'elles desservent.

Mais quand loin de les aider, elles prennent des mesures pour arrêter leurs progrès, il appartient à la Commission des Chemins de fer d'y remédier, et nous nous faisons un devoir d'attirer son attention sur les tarifs de fret de Joliette aux points ci-dessus indiqués.

La Commission des Chemins de fer ne doit pas ignorer qu'il y a dans cette ville des industries florissantes et qui pourraient se développer davantage; ainsi, on y compte deux manufactures de biscuits, deux moulins à papier, une manufacture de lainages, deux manufactures de chaux, une fonderie pour instruments agricoles, une manufacture de tabacs et peut-être en oublions-nous. Il y a en outre un épicer en gros qui pourrait étendre ses affaires plus au loin avec des taux de fret plus équitables.

Ce n'est donc pas sans raison que la population de Joliette demande que les Compagnies de chemins de fer la traitent avec plus de justice.

LE GRAND-TRONC DEPUIS ONZE ANS

L'administration du Chemin de fer du Grand Tronc a publié une brochure portant le titre de "1896-1907". C'est une revue des opérations du G. T. R. pendant les onze dernières années qui ont commencé et fini par une année de dépression commerciale. Dans ces conditions, il est plus intéressant encore de juger des résultats accomplis:

Du 1er janvier 1894 au 30 juin 1896, la compagnie n'avait pas eu un revenu suffisant pour payer ses dépenses d'exploitation et d'entretien. En 1896, bien que le surplus de revenu ait été pendant le second semestre de \$195,000, le déficit pour l'année entière était de \$1,335,000. En 1907, après paiement des dépenses d'exploitation, d'entretien et d'intérêts fixes, il restait un surplus de \$4,100,000 insuffisant pour payer des dividendes aux actionnaires de toutes les catégories. Ce qui n'empêche pas la Compagnie, administration et direction comprises, de continuer à semer pour récolter, en faisant de nouveaux emprunts et en dépensant de larges sommes en améliorations et équipement, afin de faire de ses voies ferrées le réseau le plus sûr, le mieux entretenu et possédant le meilleur matériel qu'il soit possible.

Le G. T. R. a ajouté, dans les onze dernières années 459 milles de chemin à sa propriété qui a maintenant 4,645 milles en opération dont 3,949 milles au Canada et 696 milles aux Etats-Unis.

Mais l'amélioration de la position financière de la compagnie provient moins

de ce qu'elle ait agrandi son réseau que de ce qu'elle a mis sa ligne principale pour être en mesure de répondre aux nécessités d'un trafic croissant.

La compagnie a maintenant 1034 milles en double-voie dont 608 milles ajoutés pendant les dernières années. Le pont Victoria, pont tubulaire à simple voie, a été remplacé par un pont moderne à double voie. D'autres ponts ont été remplacés par de meilleurs. On a diminué les rampes, renforcé les remblais, élargi les tranchées, amélioré les services aux points terminaux et posé des rails plus lourds sur les voies. Le matériel est pratiquement nouveau. Les locomotives, au nombre de 1,111, n'ont augmenté en nombre que de 75, mais leur capacité de traction est maintenant de 31,577,000 tonnes, en augmentation de 1,629,000 tonnes. Les chars de fret sont au nombre de 32,019, en augmentation de 6,504, mais tandis que leur nombre n'augmentait que de 25 p.c., leur tonnage était en gain de 89 p.c. avec 896,000 tonnes au lieu de 422,000. Le mouvement du fret a passé de 10,722,000 tonnes à 20,305,000 et le nombre des passagers transportés de 5,758,000 à 13,854,000. Les recettes, dépenses d'exploitation et le revenu net sont indiqués ci-dessous pour l'année 1907 avec les augmentations correspondantes sur l'année 1896:

	1907	Augmentations
Recettes brutes	\$45,040,000	\$22,409,000
Dépenses d'exploitation	33,451,000	16,259,000
Recettes nettes	10,600,000	4,891,000
Charges fixes et loyers	7,514,000	232,000
Montant disponible pour dividende	4,100,000	4,100,000

Ces résultats ont été obtenus par suite de dépenses qui ont augmenté de \$14,930,000 le compte des obligations et de \$17,114,000 le compte du capital-actions.

Le premier s'élève à \$137,526,000 et le second à \$215,741,000.

Les résultats montrent que l'argent a été bien placé et il est certain qu'avec le retour de la prospérité commerciale du pays, des jours prospères s'annoncent pour le Grand-Tronc qui, mieux que jamais est en mesure d'opérer sa propriété au profit de ses actionnaires.

* * *

L'an dernier le Grand Tronc a payé en salaires proprement dits \$18,274,427, soit \$8,034,710 de plus qu'il y a neuf ans. Les dépenses totales d'exploitation ont été de \$33,451,000, de sorte que la différence de \$15,177,000 représente en grande partie des salaires également. Comme le fait remarquer un confrère, ces chiffres sont suggestifs et, comme industrie, les chemins de fer méritent plus de considération que parfois certaines gens ne sont disposées à leur en accorder.

LA BANQUE MOLSON

La semaine dernière a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Banque Molson. Le rapport des directeurs indique que les profits de l'année ont été de \$612,646.41: Les actionnaires peuvent se féliciter d'un tel résultat à la fin d'une année qui n'a pas été au point de vue général des affaires, bien satisfaisante. Toutefois, les banques qui ont eu peu de mauvaises créances ont pu faire une année profitable, grâce aux taux relativement élevés des prêts.

Sur ses profits, la banque Molson a distribué 10 p. c. de dividendes à ses actionnaires, soit \$337,287.77, elle a versé \$10,000 au fonds de ses employés, payé \$48,518.35 pour dépenses aux édifices de la banque dans ses succursales et amorti de \$100,000 les valeurs et actions diverses en portefeuille. Après le paiement de taxes au montant de \$16,843.50 il reste au crédit du compte de profits et pertes, une somme de \$99,996.79, qui, avec le solde antérieur, porte le crédit de ce compte à une somme de \$153,684.40, somme presque suffisante pour payer deux trimestres de dividende aux actionnaires sur la base habituelle de 10 p. c.

De tels résultats ne peuvent être obtenus que par une administration aussi habile que prudente.

RÉCOLTE DÉFICITAIRE DE PRUNES A PRUNEAUX

Une dépêche confidentielle affirme que la récolte des pruneaux sur la côte du Pacifique, est la plus faible qu'on ait vue depuis quinze ans. "L'année 1906 a été celle où la récolte a été la meilleure pour la Californie: elle s'est élevée à l'énorme quantité de 210,000,000 de livres. Toute cette récolte fut mise sur le marché avant la récolte de 1907 à une quantité s'élevant approximativement à 20,000,000 de livres. En 1907, la récolte ne fut que de 105,000,000 de livres, soit la moitié du total de 1906. Cette année, les expéditeurs bien au courant de la situation s'accordent à dire que la production sera approximativement de 40,000,000 de livres, soit environ 45 p.c., de celle de la dernière année. Le stock de 1907 reporté sur 1908 ne dépassant pas 10,000,000 de livres. Au début de la saison, la récolte était estimée à 50,000,000 de livres; mais tous les vergers donnèrent un rendement bien inférieur au chiffre d'estimation. À cause du manque d'humidité et d'une chaleur excessive en juillet et pendant une partie du mois d'août. En outre de la réduction en tonnage, le fruit est petit et le grossueur varie de 60-70s à 70-80s et quelques fruits ont la grosseur de 90-100s et il n'y en a presque pas qui aient la grosseur 30-40s; une très faible production est de la grosseur 40-50s et une quantité raisonnable est de la grosseur