

## LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

du Commerce, de la Finance, de l'Industrie  
de la Propriété foncière et des Assurances.

Bureau: No. 32, rue Saint-Gabriel, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an..... \$2.00

Canada et Etats-Unis..... 1.50

France..... fr. 12.50

Publié par

LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATION COMMERCIALE,  
J. MONIER, Directeur.

Téléphone Bell No. 2602

Téléphone Federal No. 708

MONTREAL 6 FEVRIER 1891

## ACTUALITES

Pour conserver l'élasticité au caoutchouc, on le lave tous les deux mois avec une eau légèrement alcaline (potasse en soude.)

On a découvert un procédé pour vieillir eaux de vies et vins de récente provenance au moyen d'un faible courant électrique.

Reperney, la cité du champagne, possède sous elle une cité souterraine d'une superficie de plus de cinquante arpents, dans laquelle sont rangées des millions de bouteilles de champagne.

Un bon vernis pour objets en cuir se fait en dissolvant dans une chopine d'alcool méthylique une once de gomme laque, une once de résine et une demi once de camphre. On ajoute une couleur appropriée.

Le British Museum de Londres, possède un billet de banque chinois dont la date est antérieure de 300 ans au premier billet de banque qui ait circulé en Europe. La première banque régulière en Europe fut établie à Barcelone, Espagne, en 1401.

Stewart, le fameux marchand de nouveautés de New-York, mort il y a quelques années et qui, de simple colporteur au panier était devenu archi-millionnaire, avait pendant sa vie commerciale, publié des annonces dont la réunion aurait pu combler plusieurs chambres. Il attribuait ses succès principalement à ses annonces.

Les sucreries renfermées dans des boîtes ou des bocaux ont une tendance à s'effleurir par suite de l'absorption de l'humidité. On évitera cela en dissimulant dans le fond de petits morceaux de chaux enveloppés légèrement de papier.

Un homme d'esprit c'est celui qui sait combien est précieux le temps pendant les heures d'affaires. Il ne perd ni son temps ni celui des autres en bavardages ou en préliminaires inutiles; il dit ce qu'il a à dire, vous lui répondez, et même si l'affaire n'est pas conclue. Vous et lui êtes satisfait l'un de l'autre.

La république Brésilienne a décidé d'ouvrir, en Novembre 1892, une exposition universelle à Rio de Janeiro. Le gouvernement garantit les frais de l'exposition jusqu'à concurrence de \$22,500,000. Le Brésil est en relations d'affaires

avec le Canada et nos industriels auront avantage à y exposer leurs produits.

Notre confrère de l'autre côté de la rue St Gabriel, pour une fois qu'il a voulu se mêler de politique municipale, n'a pas eu de chance. Sur cinq candidatures qu'il a appuyées, une seule, celle de M. Conroy dans le quartier St Anne, là où le confrère a fort peu de lecteurs, a réussi.

## LA COMPAGNIE DU RICHELIEU

Le rapport annuel de la direction de la Compagnie du Richelieu vient d'être distribué aux actionnaires, nous en donnons le texte ci-après. Les états de compte qui suivent ce rapport constatent que les bénéfices nets de l'exploitation de l'année ont été de \$123,871.48; soit près de 10 p. c. sur le capital payé. Cette somme est restée dans la caisse de la compagnie pour être appliquée, avec ce qui reste des bénéfices des exercices antérieurs, à l'extinction de la dette—obligations—qui se trouve actuellement réduite à \$260,000. Les actionnaires n'ont, par conséquent, à toucher aucun dividende encore pour cette année; mais ils ont la perspective assez bien définie de liquider l'année prochaine ce qui reste dû sur la seconde émission d'obligations, après quoi rien ne pourra les empêcher de toucher un bon dividende. Avant les embarras créés par l'acquisition des lignes du Saguenay de Beauharnois etc dont le prix d'achat forme la dette actuelle de la Compagnie, les actionnaires recevraient un dividende de 6 p. c. par année. Or, comme les actions se vendent aujourd'hui de 59 à 60, un dividende de 6 p. c. sur le pair des actions représenterait un placement de 10 p. c. dont l'intérêt commencerait à courir l'année prochaine.

Voici le rapport en question :  
Messieurs,

Vos Directeurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport des affaires de votre Compagnie pour l'année dernière, dont le résultat démontre une augmentation du trafic sur les années précédentes, malgré la courte durée de la saison de navigation, et la température défavorable des mois de juin et juillet.

Les recettes de toutes sources sont de \$598,255.05 et les dépenses générales de \$482,601.39, montrant un profit pour cette année de \$115,653.66.

Au 31 décembre 1889, il y avait une balance au crédit du compte de Profits et Pertes de \$106,115.19 qui, ajoutée à ceux de cette année de \$115,653.66, donne un surplus de \$221,768.85. Sur ce montant \$36,017.30 ont été déduites pour rencontrer la perte résultant de l'action prise pour recouvrer l'assurance du steamer Spartan, laissant une balance de \$185,751.55 qui a été portée au crédit de Profits et Pertes.

La perte de ce procès depuis si longtemps pendant, devant la Cour Suprême à Washington, n'était nullement prévue par les avocats de la Compagnie, et rien n'a été épargné pour assurer une décision en notre faveur. Cette cause a été commencée en 1883 et a été devant

les Cours jusqu'à l'année dernière. La Compagnie n'a éprouvé durant l'année aucun accident soit par collision ou échouage. 688,000 passagers ont été transportés durant la saison sans le moindre dommage. La rupture de l'un des arbres de couche du steamer Québec qui ne pouvait pas être prévue, est le seul accident dont la Compagnie a eu à souffrir, semblable chose arrive très souvent avec de nouvelles machines.

Nous sommes heureux de vous informer que la Compagnie n'a été engagée dans aucun procès durant cette année, à l'exception de la défense de deux causes de peu d'importance.

Nous devons aussi vous donner tous les renseignements concernant les différentes divisions des lignes de votre Compagnie qui figurent dans ce rapport. Les affaires de la ligne de l'Ouest, dont les limites s'étendent depuis Toronto jusqu'à Montréal, ont augmenté beaucoup cette année, par suite de la modification des tarifs et d'une administration plus soignée. Depuis que la Compagnie a eu le contrôle de cette ligne, le résultat n'a pas été profitable, à cause de la compétition des chemins de fer, des charges onéreuses attachées à son administration, et des droits injustifiables de péages prélevés sur chacun des passagers transportés par vos steamers qui, en descendant les rapides du Saint-Laurent, ne se servent pas des canaux. Une requête a été présentée au gouvernement afin d'obtenir l'exemption de ces droits et nous espérons un résultat favorable.

La division du Centre de Montréal à Québec a produit à peu près les mêmes recettes que les années précédentes. Il n'y a pas de doute qu'un résultat plus avantageux eût été obtenu, si le steamer Québec, par la rupture de son arbre de couche et de son balancier, n'eût été retiré de la ligne durant la partie la plus productive de la saison; cependant le steamer Trois-Rivières a fait le service avec succès.

Le trafic sur la ligne du Saguenay augmente tous les ans, en dépit de la compétition faite par les compagnies de chemins de fer de ce district.

L'an dernier, le Steamer "St. Lawrence" fut retiré de la ligne pour réparation, le public voyageur réclamait depuis plusieurs années une meilleure classe de Steamers, et à notre entrée en charge en février dernier, nous avons décidé, au lieu d'acheter un Steamer convenable ou d'en construire un nouveau, d'équiper le Steamer "Canada" avec des améliorations modernes, ce qui a été fait sous la surveillance des inspecteurs du gouvernement; ce Steamer a donné une entière satisfaction au public et sera une annonce importante pour cette ligne.

Les traverses et les Steamers des lignes du marché venant à Montréal, n'ont pas réalisé autant que les années précédentes, à cause de l'insuffisance des récoltes de ce district, et des restrictions sur le commerce imposées par le gouvernement des Etats-Unis; nous sommes, cependant, satisfaits du résultat général.

A notre entrée en charge, nous avons pris en considération l'état

de votre flotte de Steamers et des autres propriétés qui étaient en usage depuis 25 ans et au-delà, la manière dont ils avaient été entretenus autrefois, et quel en serait le résultat si on continuait la même ligne de conduite; la conclusion nous parut évidente, que pour conserver ces propriétés, protéger les actionnaires contre les pertes sérieuses, et maintenir la réputation de la compagnie il faudrait que les améliorations aux coques, aux engins et aux bouilloires de tous les Steamers fussent faites pour le plus grand avantage possible; par conséquent, le Steamer "Québec" qui était déjà dans le bassin de radoub de Québec, a été complètement amélioré, l'engin presque entièrement renouvelé; de nouveaux engins composés eussent été plus avantageux, mais la dépense que ces travaux aurait exigée ne fut pas trouvée justifiable pour le temps.

Toutes les coques de la flotte ont été complètement grattées, en dedans et en dehors et peintes de deux couches de rouge de plomb afin de les protéger. Une bouilloire nouvelle a été construite pour le Steamer "Laprairie" et les bouilloires du "Canada" et de "Bohemian" ont été renouvelées.

Les coques du "Berthier" et du "Sorel" ont été aussi grandement améliorées. Les pontons et les deux chalands au charbon à Québec, qui étaient construits depuis au-delà de 25 ans ont été rebâti. Le quai Gillespie et les autres propriétés à Québec ont été complètement réparés. La buanderie de la compagnie à Sorel nécessitait et a reçu une bouilloire nouvelle, et de nouvelles marhines ont été ajoutées, afin de faire le service d'une manière plus efficace et plus économique. En poursuivant la même ligne de conduite, après avoir considéré la défectuosité des engins des Steamers "Montréal," "Corsican" et "Spartan," et le désir d'obtenir plus de vitesse et d'économie du combustible, nous en sommes venus à la conclusion de demander des soumissions pour construire de nouveaux engins composés, et un contrat fut donné à Messrs A. Gagnon & Cie de Québec, pour le Steamer "Montréal," et à la "Kingston Foundry Co," pour les Steamers "Spartan" et "Corsican."

La coque du Steamer "Union" doit être rebâtie, ses salons améliorés avec plus de nouvelles cabines, le pouvoir des engins perfectionné par l'application des roues patentées. Un étage additionnel de cabines a été aussi ajouté sur le Steamer "Berthier" et son engin complètement amélioré, avec des roues patentées.

C'est après un examen judicieux de la condition actuelle de votre flotte de Steamers, que nous avons adopté ce nouveau procédé, qui nous était imposé par les facilités croissantes et l'accommodation redoublée offerte par les compagnies de chemin de fer faisant le service entre Toronto et le Saguenay. Le résultat de cette innovation sera, sans doute, de rehausser la réputation de la compagnie et d'ajouter plus de précision au service, d'augmenter le trafic général, et de réduire considérablement la consommation du combustible et les dépenses d'administration.

Des états détaillés des affaires