

règles de l'enseignement ? Je la soumets tout particulièrement à la considération comme à l'expérience de Messieurs les instituteurs, je crois qu'ils la trouveront un peu plus en rapport avec le degré de mémoire ou d'intelligence des jeunes élèves confiés à leurs soins.

« Cette méthode que je vais exposer n'exige qu'un seul et même diviseur, quel que soit le taux de l'intérêt et quel que soit le nombre de jours. La voici :—Étant donné le capital, le taux et le nombre de jours—... multipliez le capital par le nombre de jours—biffez le chiffre des unités du produit, puis divisez par 6... le quotient donnera l'intérêt sur le capital au taux de 6%...

Si le taux est au-dessus ou au-dessous de 6%—multipliez l'intérêt trouvé au taux 6% par le chiffre exprimant le taux quel qu'il soit, et divisez le produit entier par 6. De cette seconde opération résultera un quotient qui donnera exactement l'intérêt cherché au taux et pour le nombre de jours données—Voilà tout...

Maintenant prenez un problème. Faites sur ce problème l'application des trois différentes méthodes dont on vient de parler. Comparez, vérifiez vos opérations, vous jugerez alors laquelle des trois méthodes est la plus simple, la plus uniforme et par conséquent la plus facile à comprendre et à retenir surtout pour des jeunes commençants dont la mémoire est souvent en défaut.

Je ne prétends pas, M. l'éditeur, m'attribuer le mérite ou l'invention de cette infaillible méthode pour trouver l'intérêt pour un nombre de jours à n'importe quel taux, méthode générale et sans exception.

Mon but principal est uniquement d'en montrer l'utilité pour le plus grand avantage des élèves de nos institutions primaires et pour le bon plaisir des gens d'affaires et autres qui voudront en profiter.

BULLETIN DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Commerce interprovincial.—On lit dans la *Minerve* :

En 1867, quelques citoyens de Québec, hommes d'énergie et d'entreprise comme en possède trop peu la capitale provinciale, jugèrent que l'établissement d'un nouvel ordre de choses, l'union des provinces britanniques, ferait naître un nouveau commerce entre ces provinces qui jusqu'alors étaient restées isolées les unes des autres.

Avant la Confédération il n'y avait nulle relation commerciale entre notre province de Québec et le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Quelques goélettes de Québec ou de Montréal portaient chaque année pour acheter sur les marchés des provinces maritimes un peu de poisson et d'huiles, et c'est à cela que se réduisait le commerce.

Les temps ont bien changé depuis que les hommes prévoyants dont nous venons de parler, ont eu la féconde pensée d'établir une ligne de steamers destinée à nous mettre en relations suivies avec les ports des provinces maritimes. Le commerce a décollé, il est fort rémunérateur et promet de suivre une progression ascendante.

En 1867, la *Compagnie des steamers du Golfe* qui a créé ces nouvelles relations commerciales, ne possédait qu'un seul steamer et aujourd'hui elle fait naviguer une flotte de sept navires à vapeur, qui déjà ne peuvent plus répondre aux exigences toujours croissantes du commerce.

La longueur du chemin parcouru de 1867 à 73, c'est-à-dire en sept années, est énorme, surtout si l'on considère qu'à ses débuts la compagnie a eu à lutter contre une série d'infortunes. Elle n'était pas riche en steamers lorsque le *Gaspé* fut jeté à la côte et lorsque le *City of Quebec* coula en mer à la suite d'une collision avec le steamer d'Allan le *Germany*.

Malgré ces malheurs, la compagnie ne perdit pas courage et grâce à son énergie, elle compte aujourd'hui dans sa flotte le *Secret* et le *Miramichi* qui font le service de la malle et transportent les passagers, le *Flamborough* et le *Hadj* qui apportent dans notre port le charbon des provinces maritimes, le *Georgia*, l'*Alhambra*, le *Pictou* qui viennent prendre à Montréal les produits de notre industrie et la farine dont ont besoin la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. A l'heure qu'il est, on construit en Angleterre, pour le compte de la compagnie, deux nouveaux steamers que nous verrons dans notre port l'été prochain. Ils partiront d'ici le mardi et le vendredi de chaque semaine pour transporter les voyageurs et les marchandises dans les ports du golfe St. Laurent.

Avant la confédération, les provinces maritimes tiraient des États-Unis les farines, les blés, les viandes, etc., que nous leur fournissons aujourd'hui. En retour ils n'ont pas peu de choses à nous offrir : l'huile, le poisson, mais surtout du charbon que

l'on commence à consommer en grande quantité dans notre province.

Le nombre des voyageurs qui vont demander aux plages du golfe des distractions ou de la santé est maintenant considérable.

La Compagnie des steamers du golfe fondée pour établir de nouvelles relations commerciales entre Québec et les ports des provinces maritimes a jugé à propos après sa seconde année d'existence d'envoyer des steamers à Montréal. Elle a trouvé tout l'encouragement auquel elle avait droit, et nous croyons que ses sept steamers qui viendront dans notre port l'an prochain, n'auront pas à se plaindre de nous.

Nous félicitons les directeurs de cette compagnie de leur succès. Ils ont eu raison de compter sur la parole des pères de la Confédération, qui disaient dès 1865, que l'union des provinces élargirait notre horizon commercial et deviendrait une source de prospérité et de richesses.

—Une cargaison de viande vient d'être expédiée d'Australie en Angleterre, et, pour la conserver durant la traversée, on n'a eu recours à aucun agent antiseptique. Le bœuf et le mouton furent transportés à bord directement de la boucherie, puis jetés dans un réservoir en fer, sans s'occuper de les y placer d'une façon particulière. Ce réservoir était renfermé dans un réceptacle plus grand, et sur le couvercle du premier on disposa de la glace obtenue par un procédé artificiel. L'eau qui s'écoula quand la glace fond était recueillie pour être de nouveau convertie en glace par le même procédé. L'appareil en usage se trouvait dans une espèce de puits pratiqué entre le pont supérieur et la cale, et des couches de scieure de bois et autres matières non-conductrices servaient à le protéger. On assure que la viande ainsi traitée s'est gardée jusqu'à 85 jours durant, sans rien perdre de ses propriétés ordinaires, et sans aucunement se décomposer.

Les pêcheries.—Le *Islander*, de l'Île du Prince-Edouard, dit que les pêcheries cette année, ont été extraordinairement productives. Presque tous les grands centres de pêche, autour des rives de l'Île, ont partagé la prospérité générale. Le temps a été extrêmement favorable pour la préparation de la morue, en sorte que le poisson sera dans une excellente condition. Les nouvelles du Labrador sont aussi très-favorables, et si la pêche d'automne du hareng est abondante, un voyage y sera on ne peut plus lucratif. D'après le même journal, on a pris une grande quantité de saumons.—*N. Canadien*.

Fabrique de velours de soie à St. Jean.—M. Mathevon, industriel français établi depuis quelque temps à Montréal, se trouvait à St. Jean ces jours derniers pour y sonder le terrain et voir s'il lui serait possible d'y réaliser un projet dont il a, en effet, fait part à quelques uns de nos principaux concitoyens. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'un établissement pour fabriquer le velours de soie.

C'est encore là une industrie toute nouvelle dans le pays et qui ne peut manquer de réussir moyennant une certaine somme de bonne volonté.

Il est de fait que la question pécuniaire, qui certes mérite la considération dans une affaire comme celle-ci, semble assez facile à résoudre. Un capital souscrit de \$20,000 dont une part seulement serait payable comptant, suffirait pour mettre en opération une douzaine de métiers, nombre qui ne pourrait que se décupler en fort peu de temps. M. Mathevon prendrait lui-même des parts au montant de \$4,000 dans le fonds social de la compagnie qui serait fondée à cette fin, on ferait venir immédiatement de France l'outillage voulu, et les opérations commenceraient le printemps prochain.

D'après ce que nous avons pu voir le projet est quelque chose de réalisable et offre des garanties réelles de succès. En avant donc, et à l'œuvre.—*Fr. Canadien*.

L'industrie à Chicago.—Un correspondant résume comme suit l'état de l'industrie à Chicago :

Classe I. Manufactures de fer :—Capital, \$13,500,000 ; employés, 9623 ; gages, \$7,250,000 ; productions, 32,103,000.

Classe II. Manufactures de bois :—Capital, \$9,100,000 ; employés, 9170 ; gages, \$5,672,195 ; production, \$18,607,000.

Classe III. Manufactures de fer et de bois :—Capital, \$6,112,500 ; employés, 4,816 ; gages, \$3,356,000 ; production, \$17,419,000.

Classe IV. Manufactures de métaux autres que le fer.—Capital, \$2,770,000 ; employés, 1640 ; gages, \$1,320,000 ; production, \$8,500,000.

Classe V. Manufactures de cuir.—Capital, \$3,730,000 ; employés, 2395 ; gages, \$1,525,280 ; production, \$6,967,000.

Classe VI. Distilleries, brasseries, etc.—Capital, 2,780,000 ; employés, 512 ; gages, \$489,000 ; production, \$9,130,000.