

perte, on compte celles qui ont payé des dividendes à leurs actionnaires.

Dans les années où le commerce mondial est plus ou moins calme, ces compagnies ont à peu près les mêmes frais que quand les affaires sont actives et même brillantes, mais elles n'ont plus les mêmes recettes. La concurrence qu'elles se sont faite en temps de crise et même en temps de prospérité est contraire à leurs intérêts et devrait, par conséquent, cesser pour faire place à une entente qui leur permettrait de prospérer et de rémunérer le capital placé dans leurs entreprises.

Il est fâcheux qu'au moment même où tout le monde se récrie contre la "Vie chère" un nouvel élément, celui des transports, vienne encore augmenter le coût des marchandises et, partant, celui de l'existence. Mais le coût d'exploitation a augmenté pour les compagnies de navigation. Elles paient leur charbon, leurs provisions et leur main-d'œuvre plus cher. Payant davantage, elles doivent demander davantage également pour subsister. C'est ainsi que tout s'enchaîne. Les compagnies vendent du fret, comme un marchand vend des marchandises. Si le marchand achète ses marchandises plus cher qu'il n'avait coutume de les payer, il ne pourra les vendre à leur ancien prix et en tirer même profit. Il en est de même pour le transporteur: s'il lui en coûte davantage pour transporter une tonne de marchandises, il devra demander un prix plus élevé pour transporter cette tonne.

La concurrence entre les diverses compagnies a été cause que la vitesse des navires a toujours été en progressant, surtout depuis une vingtaine d'années. Or, on sait que chaque fois qu'est augmentée d'un noeud la vitesse d'un navire, surtout quand on arrive à une certaine vitesse, il faut consommer une quantité de charbon plus grande. A tonnage égal, les navires rapides actuels consomment énormément plus de charbon que les anciens cargo boats à allure tranquille, bien qu'on ait apporté aux chaudières des perfectionnements qui économisent le combustible.

La vitesse est pour le transport de la marchandise un luxe qui coûte cher et qu'il faut nécessairement payer.

Les nombreux commerçants qui sont au courant des questions de transport, ne seront pas surpris d'une augmentation modérée des taux de fret, car ils savent que les compagnies de transport ne sont pas des sociétés purement philanthropiques, mais des entreprises commerciales qui peuvent prétendre à leur part de prospérité.

La plus grande gloire consiste non à ne pas tomber, mais à se relever, chaque fois qu'on tombe.

CE QUE REPRESENT L'ESCOMPTE

Vous êtes-vous rendu compte des avantages que vous retiriez en payant vos factures dans les délais voulus pour obtenir l'escompte?

Nous allons, si vous le voulez bien, examiner ensemble ce que représente l'escompte accordé pour anticipation de paiement:

Voici une facture de \$100, elle porte comme termes de paiement:

"30 jours net ou 1 p. c. à 10 jours." Cela veut dire que, si vous payez dans 10 jours, vous ne paierez que \$99 au lieu de \$100, et que vous gagnerez \$1 pour ne pas avoir attendu 20 jours de plus pour payer.

C'est exactement comme si vous aviez placé \$100 qui vous auraient rapporté \$1 ou 1 p. c. au bout de 20 jours. Ce qui revient à dire, puisqu'il y a 18 fois 20 jours dans l'année commerciale de 360 jours, que votre argent vous rapporte 18 p. c. par an.

Calculez ce que vous pouvez ainsi gagner, si vous faites tous vos achats dans les mêmes conditions. Si, dans l'année vous achetez pour \$10,000 vous gagnez \$1,800; pour \$20,000 c'est \$3,600.

Voyez quel avantage aussi vous donne sur un concurrent qui ne profite pas de l'escompte, l'habitude de payer au comptant ou dans les délais nécessaires pour obtenir l'escompte.

Les conditions de paiement sont-elles net 60 jours ou 3 p. c. à 30 jours, payez à 30 jours et votre argent vous rapporte 3 p. c. pour un mois ou 36 p. c. par an.

Vous offre-t-on d'acquitter votre facture aux conditions de 90 jours net ou 5 p. c. d'escompte à 30 jours?

Profitez de l'escompte; il représente 5 p. c. pour 60 jours, ou 2½ p. c. par mois, ou encore 30 p. c. par an.

L'escompte, c'est souvent le profit le plus clair du marchand.

Grâce à l'escompte qu'ils prennent sur toutes leurs factures, il est des commerçants qui n'ont rien à redouter de la concurrence; ce sont eux qui, au contraire, sont redoutables à leurs concurrents.

Savoir ce que représente l'escompte, pouvoir en profiter et ne pas le faire, est une faute dans laquelle il ne faut pas tomber.

LA FERMETURE DE BONNE HEURE

Une délégation de commerçants de détail s'est présentée à l'Hôtel de Ville pour demander au Conseil Municipal, au nom d'un grand nombre de marchands, le rappel du règlement relatif à la fermeture à bonne heure.

Ce règlement est contraire aux intérêts du commerce en général et il viole la liberté des commerçants. Il doit être repoussé.

LE 65e REGIMENT

Le 65e régiment célébrera, le 2 avril prochain, le 25e anniversaire de son départ pour le Nord-Ouest "La Presse" a publié, samedi dernier, la liste d'appel des hommes de ce régiment, au moment de leur départ pour les champs de bataille, en 1885. Comme le fait remarquer notre confrère quotidien: "La plupart des noms qui figurent au tableau ont brillé par la suite dans les lettres, dans le journalisme, dans la politique, dans les diverses professions libérales et jusque dans la magistrature".

Actuellement, le 65e régiment compte dans ses rangs des hommes qui ne le cèdent en rien à leurs aînés et qui, à l'instar de leur chef, le Colonel A. E. Labelle, feront leur marque dans la carrière qu'ils ont embrassée.

LA COLONIE BELGE

Les membres marquants de la colonie belge à Montréal, travaillent actuellement à la fondation d'une Chambre de Commerce Belge, après avoir écarté l'idée d'une Chambre de Commerce Belgo-Canadienne.

Jeudi de la semaine dernière, une assemblée a eu lieu à laquelle la question a été étudiée et discutée.

La colonie belge est assez nombreuse dans notre Cité et elle compte dans son sein plusieurs commerçants et industriels dont les affaires sont très prospères.

Étaient présents à l'assemblée de jeudi: MM. le consul-général Ketels, le vice-consul Wooters, le consul belge à Montréal, De Sola, J. A. de Bray, l'ingénieur Gheyssens, l'ingénieur Lahaye, A. Bieremans, A. Fyen, S. J. Mouton, Ed. Van Acker, A. Ramaeckers, R. Gauvin, Pierre Creisser, Chs Strubbe, Gustave Franck et Henri Hickuet.

BANK OF ST. STEPHEN

La Banque de St-Stephen, dont le siège social est à St-Stephen, N.-B., a fermé ses portes samedi.

M. R. B. Kessen, gérant à St. John de la Banque du Nouveau-Brunswick, a été nommé curateur par le président de l'Association des Banques du Canada, Sir Edward Clouston.

La banque de St-Stephen a un capital autorisé et payé de \$200,000 et un Fonds de Réserve de \$55,000. D'après l'état des banques le plus récent, elle avait \$336,160 de dépôts du public; sa circulation était de \$149,935; son passif total s'élevait à \$549,830 et son actif à \$818,271.

La Banque du Nouveau-Brunswick liquidera les affaires de la Banque de St-Stephen.

On ignore la cause de la suspension de paiement de la banque qu'on attribue aux mauvaises créances.