

l'administration, en plus de sa rétribution annuelle, un bonus de 10 à 20 pour cent du salaire, le pourcentage étant établi suivant une échelle de proportion basée sur le grade de l'employé.

L'an dernier les bonus accordés par la Canadian Bank of Commerce étaient respectivement de 5, 7 et 10 pour cent.

* **

Nous avons le regret d'annoncer la mort de Mme George Hague femme du gérant-général de la banque des Marchands, décédée vendredi matin à sa résidence, rue Redpath.

Madame Hague, était la fille de feu Joseph Cousins, manufacturier de Sheffield. Elle était invalide depuis quelque temps, mais rien ne faisait prévoir une fin aussi prompte.

La défunte consacrait la plus grande partie de son temps à des œuvres de charité : les pauvres perdent en elle une grande bienfaitrice. Outre son mari, elle laisse 5 fils pour déplorer sa perte.

Les funérailles ont eu lieu lundi après-midi au milieu d'un grand concours de parents et d'amis parmi lesquels des financiers, de notables commerçants et des hommes de professions libérales.

* **

La soudure électrique des rails de tramways : La *Electrical Review* rend compte du procédé suivi à Buffalo pour la soudure électrique des rails. Cette opération s'effectue au moyen de quatre voitures.

La première voiture porte un souffleur à sable pour préparer le joint ; viennent ensuite la voiture portant le transformateur électrique, la voiture motrice et une dernière voiture dont le rôle consiste à débarrasser le joint de toutes rugosités.

Des barres d'acier de 25 millimètres d'épaisseur sur 75 de largeur et 200 de longueur sont placées sur le joint, après quoi on applique sur ces barres les mâchoires de l'appareil à souder ; ces mâchoires sont appuyées sur les barres avec une pression de 200 lbs au moyen d'un appareil hydraulique.

Le courant est ensuite lâché jusqu'à ce que la soudure soit faite, après quoi la pression est portée à environ 35 tonnes pendant le refroidissement.

On soude d'abord le milieu, puis chacune des deux extrémités des barres. Des procédés artificiels permettent d'ailleurs d'activer le refroidissement qui a pour effet de rapprocher les deux rails réunis et d'assurer un joint excellent.

Le courant nécessaire à l'opération est emprunté au conducteur aérien (*Trolley*) de la ligne.

* **

La valeur commerciale du système Marconi : On sait que les Anglais, dont la principale occupation paraît être de mettre notre planète en sociétés anonymes, se sont jetés avec avidité sur le système Marconi. Il en est résulté une panique chez les porteurs d'actions de câbles sous-marins, laquelle s'est traduite par une chute profonde de ces valeurs, jusque-là fort appréciées.

On aurait donc pu croire, et sans doute pas mal d'actionnaires l'espéraient, que la Compagnie anglaise des procédés Marconi allait distribuer d'emblée de plantureux dividendes. Il n'en a rien été, et, d'après l'*Electrical Review* de Londres, il n'en sera pas ainsi de longtemps, même si l'Amirauté et les compagnies d'assurances adoptaient le système, la situation ne serait que légèrement améliorée, parce qu'il surgirait des difficultés imprévues, dont l'une des principales résiderait dans la nécessité, pour la Com-