

au travail des brise-glaces du gouvernement, la navigation a pu s'ouvrir plus tôt que de coutume; en effet, il n'y avait pas encore un navire mécanique d'arriver que le fleuve était libre de glace et les bouées toutes posées.

Une tentative a été faite dans le but de barrer le St-Laurent au Long Sault, la Chambre de Commerce voyant la un danger imminent pour la métropole et se rendant compte que l'exécution d'un tel projet préjudiciait gravement la navigation de notre fleuve en détournant les eaux de leur cours actuel, au risque de catastrophes et d'inondations et que ce serait détruire toutes les améliorations qui ont été faites entre Toronto et Montréal sur le St-Laurent, la Chambre de Commerce a protesté énergiquement auprès des autorités et le projet fut abandonné.

Les canaux

La Chambre de Commerce qui s'est toujours intéressée à la construction du Canal de la Baie Georgienne, a retenu au nouveau gouvernement son vœu, qui est le vœu général de voir la réalisation de ce grand projet.

Les chemins de fer

Les chemins de fer sont sûrement le plus puissant facteur de développement d'un pays, et surtout d'un pays comme le nôtre; le Canada est sur ce point privilégié et Montréal aussi. Notre ville est le point terminus de tous les grands chemins de fer; il n'y a que le Grand Tronc Pacifique qui fait exception: c'est une anomalie que la Chambre a signalée à plusieurs reprises, et il y a quelques mois elle la signalait encore au nouveau gouvernement quand elle lui demandait par une résolution importante de relier par un embranchement la métropole du pays au Transcontinental national.

La Chambre de Commerce a cru devoir demander au gouvernement de soumettre à la juridiction de la Commission des Chemins de fer, l'Intercolonial et tous les Chemins de fer qui sont sa propriété. Le motif de cette démarche est très juste.

A l'heure qu'il est, un expéditeur qui a des réclamations et des plaintes à formuler contre une compagnie de chemin de fer peut en appeler à la Commission des Chemins de fer quand la direction de cette compagnie n'a pas voulu rendre justice; mais il n'en est pas de même de l'Intercolonial et des autres chemins de fer du gouvernement qui jouissent de prérogatives spéciales; c'est en vain qu'on se plaindra de ces chemins de fer, la décision des directeurs est sans appel; on espère qu'à l'avenir il sera possible d'en appeler à la Commission des Chemins de fer.

De nombreux expéditeurs se sont plaints à notre Chambre que les compagnies de chemins de fer retardaient, sans motif, de livrer les marchandises quand les wagons étaient dans leurs cours. La Chambre a pris en mains la cause de ces expéditeurs et elle a demandé à la Commission des Chemins de fer d'obliger les compagnies à livrer aux consignataires les wagons de marchandises dans les 48 heures après leur arrivée dans leurs cours à fret, et à défaut d'en agir ainsi, qu'elles soient obligées de payer un dollar de frais de surestaries (Demurrage) par wagon, pour chaque retard de vingt-quatre heures, comme le consignataire est obligé de payer aux compagnies un dollar par jour s'il décline les chars par sa négligence.

Les compagnies ont répondu en mettant sur les consignataires la cause de ces retards, mais la Commission des Chemins de fer fera une enquête.

Une mesure que notre Chambre est aussi heureuse d'avoir vu réussir, c'est celle qui oblige maintenant les compagnies de chemins de fer à transporter la crème aux mêmes conditions que le lait. C'est un gain considérable pour le cultivateur et le commerçant.

La Chambre s'est occupée d'une autre question relative aux chemins de fer. Le commerce s'est plaint du fait que les compagnies avaient fixé à cinq heures du soir la limite d'heure pour la réception des marchandises à expédier, des représentants des

compagnies ont fait leurs observations; une rencontre avec eux à la Chambre de Commerce a eu pour résultat de suggérer aux expéditeurs de faire leurs expéditions dans le cours de l'avant-midi.

Les compagnies de messageries

Les compagnies de Messageries sont de précieux auxiliaires du commerce, pourvu qu'elles comprennent bien les intérêts. La Chambre a eu à s'occuper d'amener les compagnies de Messageries à ne pas traiter d'une façon différente les expéditeurs de l'Est du Canada au bénéfice de ceux de l'Ouest.

Les postes

Pour l'homme d'affaires, la poste est un agent des plus utiles, pourvu qu'elle le serve bien.

Une des occasions où la poste peut rendre des services, c'est dans le cas où les lettres ont été mises en retard, au Bureau Central.



M. W. U. Boivin,
Secrétaire de la Chambre de Commerce du district de
Montréal

tral. La Chambre, pour remédier à l'ennui de retards préjudiciables parfois, a suggéré aux autorités le système suivant: Une lettre mise au Bureau Central à Montréal, dix minutes avant l'expédition des sacs aux gares, pourvu qu'elle porte un timbre additionnel d'un centin, pourra être expédiée avec le sac de malle ordinaire, une boîte spéciale devant être destinée à ce service, au Bureau Central.

Pour populariser et faciliter l'emploi des mandats postaux, la Chambre a aussi demandé au gouvernement de les rendre agréables comme des effets de commerce.

En même temps, elle a suggéré au gouvernement d'étudier l'opportunité d'adopter des tarifs tels que ceux qui sont en usage en Angleterre pour le transmission des mandats postaux.

La Chambre qui avait demandé des améliorations à l'Hôtel des Postes de Montréal, a cru devoir féliciter le gouvernement d'avoir fait faire toutes les améliorations possibles pour la sécurité de la correspondance commerciale et la protection des grands intérêts qui en dépendent.