

# LE PRIX COURANT

(THE PRICE CURRENT)

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Propriété Immobilière, Etc.

EDITEURS :

LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES

(The Trades Publishing Co.)

25, Rue Saint-Gabriel, - MONTREAL

TELEPHONE BELL MAIN 2547

|            |                               |         |
|------------|-------------------------------|---------|
| ABONNEMENT | MONTREAL ET BANLIEUE - \$2.00 | PAR AN. |
|            | CANADA ET ETATS-UNIS - 1.50   |         |
|            | UNION POSTALE - - - Frs 15.00 |         |

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins qu'une année complète.

L'abonnement est considéré comme renouvelé si le souscripteur ne nous donne pas avis contraire au moins quinze jours avant l'expiration, et cet avis ne peut être donné que par écrit directement à nos bureaux, nos agents n'étant pas autorisés à recevoir de tels avis.

Une année commencée est due en entier, et il ne sera pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arriérés ne sont pas payés.

Nous n'accepterons de chèques en paiement d'abonnement, qu'en autant que le montant est fait payable au pair à Montréal.

Tous chèques, mandats, bons de poste, doivent être faits payables à l'ordre de :

"LE PRIX COURANT"

Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes demandes de renseignements.

Adressez toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.

## ASSEMBLEE DES MANUFACTURIERS CANADIENS

### Section de l'Epicerie,

La section de l'Epicerie de l'Association des Manufacturiers Canadiens s'est réunie en session dans l'avant-midi du mardi 20 courant.

L'assemblée qui était nombreuse a discuté des questions importantes, notamment celle des Epices Pures [Pure Spices], ainsi que le système de collection des échantillons fait par les officiers du Département du Revenu de l'Intérieur chez les détailliers. Leur mode de procéder a été sévèrement critiqué. Les manufacturiers d'épices voudraient que le gouvernement ne fasse prélever les échantillons que sur des paquets complets, le système actuel n'offrant aucune garantie que les marchandises, quand elles sont adulterées, l'ont été avant ou après l'ouverture des paquets.

La question du Pure Food Laws a également été discutée et il a été décidé qu'une délégation serait nommée pour rencontrer l'hon. M. Brodeur.

On a ensuite procédé à l'élection des officiers :

M. S. Ewing a été réélu président et le comité suivant formé : MM. Kerry, de Kerry, Watson & Co.; Henry Wright, de Toronto; R. H. Donald; J. C. Rose; W. H. Dunn; Robt. Greig; N. Van Bever.

Dorénavant, cette section se réunira quatre fois dans le cours de l'année.

### LA SITUATION DE LA MORUE

La morue pelée est en forte demande et rare.

La morue verte est très rare et la demande commence à se faire sentir d'une façon très sensible.

La saison fraîche a causé une demande très active pour la morue préparée sans arêtes et, par suite des fortes quantités de poissons détruites par le récent incendie de Halifax, cette sorte de morue est pour le moment très rare.

## CORRESPONDANCE

### Délais de Chargement, de Déchargement et de Livraison

Il y a quelques années les compagnies de chemins de fer se groupèrent et formèrent une association dans le but d'apporter remède à une trop longue détention des wagons de marchandises autant dans le chargement que dans le déchargement. Elles n'avaient pas en vue une question de revenus mais une question de protection mutuelle. Cette association statua comme suit : "Tout char doit être chargé dans les 48 heures aussitôt après qu'il a été placé en gare à cette fin, et à son arrivée à destination, il doit être déchargé promptement; dans le cas où il en serait autrement, le consignataire sera passible d'une amende.

Aucune compensation ne fut stipulée en faveur du petit expéditeur qui a à se plaindre de la compagnie de chemin de fer, quand il lui faut souvent attendre pour avoir des chars pour le transport de ses marchandises. En ce cas qu'arrive-t-il? Il lui arrive qu'avant de pouvoir remplir la commande d'un acheteur le marché est en baisse et l'acheteur ne veut plus prendre livraison de la marchandise.

Si, au contraire, la Compagnie a fourni des chars avec célérité et si ces chars ont été chargés d'accord avec les règlements de la dite Compagnie, il arrive que la compagnie néglige de faire mouvoir les chars comme elle devrait le faire et qu'elle ne les rend à destination qu'à son bon plaisir, sans s'occuper des intérêts du chargeur et du destinataire ce qui veut dire que le consignataire las d'attendre la marchandise, n'y songe plus; elle lui arrive après un délai déraisonnable et, s'il n'est pas prêt à la recevoir de suite, on lui fait payer une pénalité pour chaque jour de retard dans le déchargement des chars. Est-ce juste et équitable? Non, quand la faute est du côté de la compagnie et qu'elle est causée par son retard à rendre le char à destination.

Nous considérons que les règlements actuels sont "ex parte" et que les expéditeurs ont des droits qui devraient être respectés.

Nous croyons que, si un consignataire reçoit trois chars dans la même journée pour des causes incontrôlables et s'il en décharge un dans les dix heures, le temps alloué par l'Association susdite étant de 48 heures, pour le déchargement des deux autres chars, le temps gagné sur le déchargement du premier devrait être mis à l'Avoir des deux derniers. Cette question devrait faire le sujet d'une prochaine législation. Pour expédition, les chars devraient être fournis aux expéditeurs à tour de rôle dans une limite de temps stipulée, et mis en mouvement dans les vingt-quatre heures après le chargement et parcourir un nombre déterminé de milles par jour. A destination, les compagnies devraient être tenues de faire placer les chars dans une place propice pour qu'ils puissent être déchargés sans retard par le consignataire. A défaut de se conformer aux dites conditions les compagnies seraient obligées de payer aux intéressés tant par jour pour chaque jour d'infraction.

Nous ne sommes pas contraires à la mise en vigueur des règlements des compagnies de chemins de fer. Nous croyons au contraire que leurs règlements sont basés sur la justice et l'équité mais qu'ils doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Il y a malheureusement trop de cas, où il a fallu au commerçant n'ayant besoin que d'un seul char, attendre le bon plaisir de la compagnie; tandis qu'au commerçant plus important la compagnie fournissait d'emblée tous les chars qu'il demandait.

Nous croyons qu'un petit expéditeur devrait être traité avec autant d'égards qu'un grand, et c'est avec ce but en vue, que nous demandons à qui de droit de présenter à la prochaine session du Parlement une mesure de conditions réci-proques en la matière. C'est une question des plus importantes affectant les inté-