

point, mais il ne l'est pas et ne le sera probablement jamais. Puis, les chapeaux anglais importés avec ruban à l'entour, paient 25 pour 100, tandis que le ruban en rouleau a 30 pour 100 de droit à payer. A notre avis, le droit devrait être uniformément de 20 pour 100, ce qui donnerait un avantage de 5 pour 100. Les tarifs de transport que nous payons sur le chemin de fer dans les provinces maritimes, sont regardés comme étant de première classe double. Ceux de première classe simple sont de 36 centins pour 100 livres. Ceci nous est préjudiciable, et devrait être réduit. Nous n'avons pas de plainte à formuler au sujet des tarifs de transport dans les provinces d'en haut, parce que des arrangements satisfaisants y ont été conclus dans ce sens. Relativement à cette question de tarif de transport dans les provinces maritimes, MM. C. et E. Everett, de Saint-Jean, N.B., nous ont informés que le transport d'une caisse de marchandises de mêmes dimensions que les nôtres ne coûte pas plus cher à partir de New-York, y compris le prix de la traversée au port, que le transport d'une des nôtres à partir de Truro. On remédiera bientôt, nous l'espérons, à ces désavantages ainsi qu'aux autres dont nous avons parlé.

“ Un fait que nous croyons important de mentionner, c'est qu'en 1878 les ouvriers employés dans notre manufacture n'avaient de travail que la moitié du temps. Cette année, le nombre en est à peu près double de celui de l'année 1878, et ils travaillent tout le temps.”

La fabrique de tricots, conduite par M. Charles Pennfield, est un établissement parfaitement bien posé, employant un bon nombre de personnes, et qui probablement augmentera son personnel quand la stagnation commerciale aura disparu. Montréal est le principal marché pour les produits de cette fabrique malgré la classification du tarif de transport que M. Pennfield trouve trop élevée. Il dit qu'il en coûte  $\frac{3}{4}$  de centin par livre pour le fret et la livraison aux commerçants de Montréal, que le fret devrait être changé de fret de première classe en fret de seconde classe, et réduit à  $\frac{1}{2}$  centin. La fabrique de lait condensé paie 26 centins par 100 livres pour transport, et il croit qu'une pareille libéralité devrait être faite à une industrie d'un genre non moins digne d'éloge. M. Pennfield se plaint aussi que les prix de transport du charbon sont un peu élevés.

Cet établissement fabrique les tissus tout laine et les tricots également. On y emploie des machines et des métiers à marche pour fabriquer les tricots.

La fabrique de formes et de fuseaux est une autre des excellentes industries de Truro. Elle a eu d'humbles commencements, et a graduellement progressé. Tout récemment on y a ajouté la fabrication des fuseaux, et quelques lots d'échantillons ont été distribués. Les propriétaires considèrent que la politique nationale favorisera beaucoup le commerce de fuseaux; de fait, sans elle ils n'auraient pas eu le courage d'en faire une branche de leur industrie.

T. Lewis et Fils, fabricants de formes et de chevilles, dont la manufacture est une des institutions de la ville de Truro, ont commencé sur une échelle bien modérée, et se sont graduellement élevés à une position très importante. Dans les premiers temps, \$3,000 auraient couvert la valeur des formes fabriquées annuellement. Il y a quinze ans, les propriétaires ajoutèrent à leur établissement des outils et des appartenements pour la fabrication des chevilles de chaussures, et il y a cinq ans, ils le pourvurent aussi de l'outillage nécessaire pour fabriquer des rouleaux de ruban et des tiges de bottes. Le plus ancien associé, rude travailleur et enthousiaste de son industrie, dit :—“ Nous avons fait des progrès considérables depuis 1878. La politique nationale nous protège; mais nous devrions avoir en notre faveur un droit de 36 pour 100; c'est, pour le mentionner en passant, le droit imposé par les Etats-Unis sur les articles que nous manufacturons. Notre droit est de 25 pour 100 seulement; ce qui, joint aux estimations suspectes, met le fabricant américain en état d'avoir encore accès à notre marché. Si nous avions le même droit (35 pour 100) que celui en vigueur aux Etats-Unis, nous pourrions approvisionner nos voisins de la république, au lieu de leur offrir une occasion facile de nous faire concurrence sur notre territoire. La valeur des chevilles importées des Etats-Unis à Montréal, l'automne dernier, s'est élevée à environ \$30,000, comme les agents des manufactures américaines seraient prêts peut-être à le déclarer. Cela n'aurait pu se faire si la pro-