

se comprend d'autant moins que dans le compte du blé, la déduction du boisseau par liquidation lui donne une valeur de \$1.71. Les grains ne payant qu'un droit spécifique, la Douane n'avait pas dans le cas à se préoccuper de la valeur, mais on ne peut pas néanmoins comprendre que du maïs payant 7½ cents par boisseau se transforme par déduction, en blé payant 15c pour la même mesure. Le compte des entrées et sorties d'entrepôts des farines, présente une difficulté à laquelle on ne voit pas de solution. Le compte dit que 36.831 barils farine sont sortis des entrepôts de la Douane pour l'exportation, tandis que le tableau général des exportations de farines qui ne sont pas le produit du Canada en porte le chiffre à 61,727 barils et l'on ne peut pas expliquer cette différence par la conversion en entrepôt de blé étranger en farine, puisque nulle part cette transformation n'est constatée. Enfin un dernier exemple : par déduction par liquidation 24,962 lbs de café disparaissent ; la Douane lui donne une valeur de 7½c par lb, alors que la quantité entrée en consommation est évaluée 14c environ par livre.

Nous ne faisons ces remarques que pour montrer combien les documents publiés par la Douane ont besoin d'une révision générale pour être vraiment dignes d'attention. Des règlements répondant mieux au besoin de prévenir la fraude, que l'élévation générale des droits rend plus fructueuse, devraient être introduits et alors sous leur mise régulière à exécution, les faits mis en évidence par le zèle momentané des officiers de la Douane auraient moins de chance de se produire.

LES MANDATS DE POSTE.

Nous recevons d'un correspondant anonyme la lettre suivante que nous insérons, car elle fait connaître un défaut dans le fonctionnement des mandats de poste auquel il serait facile d'apporter remède.

A l'Editeur du *Moniteur du Commerce*.

Monsieur,

J'ai reçu aujourd'hui un bon de poste qui m'a été envoyé par un ami d'Irlande. Je l'ai présenté dûment signé par moi, au bureau de poste de cette ville, afin d'en recevoir le montant. Jugez de ma surprise quand j'ai été poliment informé par l'employé de la poste qu'il était incapable de me payer par suite de la non réception d'Ottawa de la lettre d'avis correspondant à la mienne.

Il n'y a-t-il, Monsieur l'Editeur, aucun remède à ce système. Je suis pauvre avec une grande famille et naturellement j'ai besoin de l'argent qui m'est ainsi envoyé. J'ai cru comprendre que les mêmes inconvénients étaient éprouvés à l'arrivée de chaque malle anglaise, les avis de l'administration anglaise des bons de poste payables en Canada, devant passer par les bureaux de la poste centrale à Ottawa, ce qui je pense, est leur faire un singulier détour.

Maintenant, monsieur l'Editeur, je crois que cette façon d'opérer mérite une enquête et en traitant la question dans votre estimable journal, vous pourriez décider les autorités postales du Canada à l'étudier aussi que d'autres questions similaires.

UNE VICTIME.

La perte de temps dans la réception du montant d'un mandat de poste dont se plaint notre correspondant est en effet sérieuse pour la plupart des émigrants, qui n'ont pas les moyens d'attendre longtemps dans une ville et il nous semble qu'il suffit de mettre sous les yeux du gouvernement la plainte si juste que nous recevons, pour qu'un remède y soit apporté.

L'expédition de l'avis des mandats fournis sur le département des postes à l'administration centrale à Ottawa entraîne une perte de temps considérable et ne serait-il pas possible de transporter à Montréal même le bureau des mandats de poste internationaux. Montréal est d'ailleurs la place sur laquelle le plus de mandats seront fournis et celle de laquelle le plus grand nombre seront expédiés ; c'est en même temps la ville où se fait le dépouillement et la distribution de la malle européenne, et enfin c'est le centre monétaire de la Puissance. C'est donc à Montréal que devrait être situé le bureau général des mandats de poste et la perte de temps dans la réception des fonds parfois d'une grande urgence aux nouveaux débarqués leur serait évitée. Nous espérons donc que le gouvernement fera dans les délais les plus courts les changements nécessaires pour rendre ainsi aussi prompt que possible la transmission de fonds que l'établissement de mandats postaux a pour but de faciliter. La location à Montréal du bureau central du département des mandats de poste, la correspondance directe entre la poste de Montréal et les bureaux d'Europe sont de toute nécessité.

LE CANAL ÉRIÉ ET LES CANAUX CANADIENS.

L'agitation dans l'état de New-York pour l'abolition du péage sur le canal Érié continue dans tous les comtés traversés par cette grande ligne de communication entre les lacs et l'Atlantique. Cette suppression du péage nécessitant un amendement à la constitution de l'Etat de New-York, cet amendement sera soumis au vote du peuple à l'élection qui aura lieu cet automne. Déjà adopté par une large majorité du Sénat et par un grand nombre de membres de l'assemblée, il est fort probable qu'il sera adopté par le peuple et que le transport par le canal Érié reprendra l'importance qu'il avait, il y a quelques années, avant que la concurrence entre les chemins de fer n'eût abaissé le fret à un taux contre lequel la navigation

par le canal surchargée du péage ne pouvait lutter.

Si cette abolition du péage a lieu, quelle position créera-t-elle aux transports par les canaux canadiens ? Quoique déjà l'année dernière, le péage sur le canal Welland et ceux du St Laurent ait été réduit de près de 65 pour cent, il est probable que le gouvernement devra suivre l'exemple de l'Etat de New-York et abolir tout péage, s'il ne veut pas que le pays perde les avantages que la navigation des eaux canadiennes assurait à notre trafic.

Les travaux d'approfondissement des canaux ont été conduits avec tant de lenteur que la profondeur nécessitée par l'accroissement de la capacité des navires n'est pas encore atteinte et que sur certains canaux, les améliorations quoique décidées n'ont pas reçu un commencement d'exécution. Et pourtant avec des compétiteurs comme les Américains, ce n'est le temps de remettre au lendemain ce qu'on eût pu faire la veille. Tout le monde sait que les navires des lacs ont, dans ces dernières années, acquis des diminutions considérables, et qu'un chargement de 50 à 60,000 boisseaux de grains ne dépasse pas la capacité des derniers navires mis à flot. C'était en partie en prévision de la profondeur à donner à nos canaux que cette flotte nouvelle a été construite et si le canal Welland était complété et les canaux du St Laurent également approfondis, un navire des lacs parti de Chicago avec 50,000 boisseaux de blé comme chargement pourrait sans transbordement les débarquer à Montréal, évitant ainsi entre le navire des lacs et le navire de mer l'intermédiaire de la barge de canal. Mais cette amélioration désirable et possible est encore à venir faute de travaux accomplis.

Comme preuve de ce que l'amélioration partielle du canal Welland a produit, nous citerons l'arrivée ces jours derniers à Kingston de la barge à vapeur *Business* venant de Milwaukee. Cette barge est la plus large qui ait encore traversé le canal Welland. Ses proportions sont 191 pieds de quille, 34 pieds 7 pouces de largeur ; 17 pieds 7 pouces de profondeur, son tonnage de 986 tonneaux et son tirant d'eau de 14 pieds 11 pouces avec 50,000 boisseaux de blé comme chargement. Comme il n'y a à présent que 12 pieds d'eau dans le canal Welland au lieu de 14 pieds qu'il devrait y avoir, la barge *Business* à Colborne a dû s'alléger de 16,000 boisseaux pour pouvoir passer à travers du canal. Son voyage s'est d'ailleurs accompli en peu de temps ; elle n'a mis que 16 heures à traverser le canal et son voyage de Milwaukee à Kingston s'est accompli en 5 jours, y compris le temps employé pour l'allègement.

Que serait-ce si les améliorations étaient complètes sur tout le parcours, si les navires des lacs avaient la certitude de descen-