

L'OTTOMAN

Le commerce et les compagnies de navigation se plaignent avec juste raison des taux d'assurance imposés par les compagnies d'assurances maritimes sur les navires fréquentant les ports du St Laurent.

L'accident arrivé à l'Ottoman de la Dominion Line va être un argument aux mains des compagnies d'assurance pour répondre aux protestations qui s'élèvent de toutes parts contre les taux exorbitants dont elle frappe la marine marchande naviguant sur notre fleuve.

Nous demandons qu'une enquête très sérieuse soit faite sur l'accident de l'Ottoman. Dans toute enquête de ce genre on doit trouver la cause de l'échouement, la cause réelle. Il nous semble que dans le passé, les enquêtes de cette nature ont trop cherché à prouver et à établir que les pilotes étaient responsables des accidents d'échouement. Le pilote est un accusé tout d'abord ; et d'accusé à coupable, la différence n'est pas toujours bien grande pour un conseil d'enquête.

Les compagnies de navigation sont puissantes ; elles ont dans les comités enquêteurs de leurs hommes à elles et elles ne sont jamais coupables, jamais soupçonnées même d'avoir commis quelque faute, quelque erreur capable de causer un accident quelconque à leur navire.

Un capitaine de navire, nous disait hier, quelques heures après l'accident, que l'évènement regrettable semblait être du à un mauvais chargement du navire.

C'est un point que l'enquête devra éclaircir.

Il nous revient que dans les accidents antérieurs on a peu envisagé cette question de bon ou de mauvais chargement des navires ; cette question cependant a son importance, car alors les compagnies d'assurance auront à prendre plus de précautions, à exercer plus de surveillance sur les chargements et les navires qu'elles assurent.

Mais si le résultat de chaque enquête est invariable, c'est-à-dire que le pilote est reconnu coupable de négligence ou d'ignorance, ou, il est reconnu qu'il y a eu déplacement de bouée, obstruction du chenal, il est évident que les compagnies d'assurance maintiendront des taux très élevés, et elles auront raison.

Que le fleuve soit dangereux, parcequ'il n'offre pas une profondeur d'eau suffisante aux navires fréquentant notre port ; que le service de pilotage ne soit pas sûr, le

résultat est pour les compagnies d'assurance que le parcours du fleuve est dangereux.

Nous croyons que le chenal est sûr et que le service de pilotage est fait par des pilotes expérimentés et vigilants. Il faudrait le démontrer aux compagnies d'assurance et nous avons confiance que la preuve en sera faite, au moins dans l'accident de l'Ottoman.

PEAUX DE CHINE

Le commerce des peaux de vache et de bœuf possède en Chine presque la même importance que celui du thé.

C'est surtout pendant les dernières six années que l'exportation a monté considérablement, ce qu'il faut attribuer en grande partie au cours de change si élevé, par lequel les arrivages furent extraordinairement nombreux et importants.

L'exportation annuelle s'est élevée en moyenne en chiffres ronds à 10,000 picouls (1 picoul = 60½ kilos), et les prix qui, il y a six ans étaient de 9 à 11 taëls par picoul (1 taël = 3 fr. 56½) sont montés à 25 taëls.

Autrefois l'exportation se dirigeait presque complètement sur Londres ; aujourd'hui, elle se fait aussi sur Hambourg et Le Havre, et en moindre partie sur Anvers, Marseille, Livourne et Barcelone.

Il y a deux ans, le vice-roi Apang établit une tannerie pourvue de machines ; mais l'entreprise ne donna pas de bons résultats.

Les peaux qui sont amenées sur le marché de Hankow ne proviennent pas toutes d'animaux abattus sur la place ; elles viennent pour la plupart du dehors, souvent d'endroits éloignés de 1,000 kilomètres, par les voies navigables ou carrossables.

Les maisons indigènes font parcourir tout le pays à leur agents pour accaparer les peaux qu'ils peuvent trouver.

La concurrence est grande, et assez souvent il arrive que la peau d'un animal est vendue pendant qu'il est encore en vie.

Les indigènes n'élèvent pas le bétail pour utiliser sa viande comme aliment, mais pour l'atteler à la charrue, et ils ne le tuent que le jour où il ne peut plus être employé au travail ; ce n'est que pour les Européens habitant en Chine que le bétail est abattu pour l'alimentation.

Sur le marché de Hankow, les peaux se vendent par lots entiers aux maisons étrangères, qui les

mettent d'abord dans un bain d'arsenic et puis sous la presse hydraulique ; ce n'est qu'après ces manipulations que les peaux sont propres à être envoyées en Europe.

L'inspection des articles achetés aux indigènes doit se faire avec beaucoup de soin, car très souvent il s'y trouve mêlées des peaux impropres à la vente.

Dans ces sortes d'affaires, on se sert toujours d'un marchand intermédiaire ou "compradore", qui, pour une commission relativement minime de 1 p. c., en prend toute la responsabilité.

Il arrive aussi assez souvent que les indigènes vendent des peaux qu'ils ne possèdent pas encore.

Dans des temps normaux, cela ne comporte aucun désagrément ; mais, si avant la livraison les prix montent, alors se produisent les plus grandes difficultés.

Cela ne regarde pas toujours l'acheteur, c'est l'affaire des compradores. Le premier enlève les peaux qui manquent du marché, n'importe à quel prix ; mais le compradore doit payer la différence.

L'acheteur ne paie pas comptant ; le compradore cependant avance à l'indigène 8 p. c. de la marchandise ; quant au restant l'indigène le touche lorsque le compradore lui-même reçoit son argent, c'est-à-dire quand les peaux, séchées et pressées, sont prêtes à être expédiées sur l'Europe.

Le compradore d'ailleurs est responsable de tout vol, de tout égarement de marchandise constaté pendant cette manipulation.

Le poids des peaux est, en général, de 14 à 15 livres ; il varie cependant de 8 à 24 livres.

Les peaux sont empaquetées en balles pesant chacune 1400 livres et mesurant de 39 à 41 pieds cubes.

Toutes les maisons allemandes et françaises—il n'existe pour le moment qu'une seule maison anglaise—possèdent leur presse hydraulique et leur séchoir.

Les principales maisons de cette branche sont : Arnold, Ksarberg & Cie, Carlowitz & Cie, Melchers & Cie (allemandes), Olivier, de Langenhagen & Cie (françaises) ; van der Stagen & Cie (belge).

Les peaux de deuxième qualité, c'est-à-dire celles qu'on n'a pas reconnues prima se vendent à des prix réduits de 20 p. c.

Des peaux rien ne se perd.

Ce qu'on en détache : les queues, etc., est livré au commerce au prix de 4.50 dollars par picoul (1 dollar = env. 2 fr. 50).

Ces morceaux sont séchés, mis