

# 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 - \$2.50  
CANADA ET ETATS-UNIS - 2.00 PAR AN.  
UNION POSTALE - - - - - FRS 20.00

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.

Adresses toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.

## TOUJOURS LA GREVE

Les ouvriers du C. P. R. qui se sont mis en grève savaient, en quittant le travail, qu'ils mettaient dans de graves embarras la compagnie de chemins de fer qui les employait. Avec l'expédition des grains vers l'Est, avec le mouvement d'importation des marchandises d'approvisionnement pour l'hiver, le C. P. R. est obligé de mobiliser tout son matériel, pour le faire fonctionner, et ce matériel doit être nécessairement entretenu en bon état de roulement. En désertant les ateliers à une époque où tout le matériel doit être soigneusement entretenu et au besoin réparé, les ouvriers croyaient forcer la main à leurs employeurs et obtenir d'eux des concessions qu'ils se refusaient à faire volontiers.

Les ouvriers grévistes voient leurs espérances frustrées parce que la compagnie du C. P. R. a recruté tant au Canada qu'en Grande-Bretagne une assez grande quantité d'artisans pour faire face à ses besoins les plus pressants tout au long de l'année.

Les grévistes pouvaient-ils s'imaginer qu'ils pourraient empêcher la direction du C. P. R. de se croiser les bras et attendre sous son toit leur bon vouloir pour reprendre le travail?

La compagnie avait pour elle le bon droit, ayant accepté la décision des arbitres du différend existant entre elle et ses employés. Logiquement, elle ne pouvait accepter que ses ouvriers lui dictent de nouvelles conditions que celles adjugées par l'arbitrage et ayant, dès les premières menaces de ses employés, déclaré qu'elle s'en tiendrait à la décision rendue par la majorité des arbitres, il devenait évident qu'elle ne voudrait pas se rendre à ce qu'elle se rendrait pas à de nouvelles exigences.

Il était, au dire des meneurs de la grève, une lutte qui, dans les circonstances, devait se terminer à l'avantage des ouvriers; la nécessité n'obligerait-elle pas, en effet, la compagnie de chemins de fer à reprendre son personnel aux conditions que celui-ci voudrait dicter?

La lutte a déjà été plus longue que ne le voudraient les grévistes pour la grande majorité et, bien qu'il ne semble guère y avoir de défections dans leurs rangs, ils se voient peu à peu remplacer dans les ateliers et commencent à se demander ce que l'hiver sera pour eux, si leur place se trouve prise par de nouveaux venus.

En général, les grévistes sont paisibles, mais, voici déjà plusieurs tentatives de manifestations qui sont un indice de mauvaise humeur et on peut se demander s'ils ne se laisseront pas emporter à quelque excès.

Les grévistes proclament bien haut le droit à la grève, mais les ouvriers qui travaillent ont, à leur tour, le même droit au travail que les grévistes à la grève. Aussi, les travailleurs doivent pouvoir compter sur une protection efficace contre la colère et l'animosité des turbulents. Cette protection ne leur a pas fait défaut jusqu'à présent et, c'est certainement grâce aux sages mesures de précaution prises jusqu'ici, qu'un calme relatif a pu subsister aux environs des ateliers Angus.

Nous souhaitons que la tranquillité règne; ce qu'il faudrait aussi, c'est que les chefs ouvriers ne se contentent pas de recommander le calme et la paix à ceux qu'ils dirigent, mais surtout qu'ils cherchent le moyen d'en arriver à un accord avec le C. P. R., accord qui permettrait aux ouvriers de retourner au travail. Ayant fomenté la grève, il leur appartient d'y mettre fin; jusqu'à ce jour ils n'ont rien fait dans cette voie. Qu'attendent-ils donc?

## The Delineator, octobre 1908

Articles spéciaux contenus dans ce numéro: La première déclaration publique qui ait jamais été faite par Mrs. Astor, leader des "400".—Les morts sont-ils vivants? par Fremont Rider.—Les écoles publiques, par Rheta Childé Dorr.—Bons mots d'enfants. Ils aimaient Lincoln, par Mabel Potter Daggett.—Le côté comique du suffrage des femmes, par Ellis Meredith.

## LE PORT DE MONTREAL

### Son présent et son avenir

Ce n'est pas en pure perte, tant s'en faut, que depuis quelques années, la Commission du port de Montréal a construit un élévateur à grains, des hangars permanents, des voies ferrées à quais, etc... Le port de Montréal, depuis que ses accommodations pour le chargement et le déchargement des grains et autres marchandises, ont été améliorées et augmentées a été de plus en plus recherché par les exportateurs de l'Ouest Canadien et Américain.

En ce qui concerne les grains, le mouvement a pris une telle importance que, tout récemment, le Bureau de Direction du Corn Exchange avait une réunion spéciale, qui présidait son distingué président, M. Jos. Quintal, réunion dont le but était d'étudier les moyens propres à donner de plus grandes facilités aux exportateurs de grains pour les expéditions. La route de Montréal est de plus en plus choisie par les exportateurs et, malgré toutes les facilités qu'offre notre port pour ce commerce spécial, le moment est venu, pour éviter l'encombrement, d'augmenter l'outillage nécessaire, notamment par la construction d'un nouvel élévateur.

Des recommandations dans ce sens ont été faites, croyons-nous, aux commissaires du port de Montréal.

M. G. W. Stephens, président de la Commission du port et M. Ballantyne, commissaire, viennent de faire dans l'Ouest tant aux Etats-Unis qu'au Canada un voyage d'études sur un parcours d'environ 3,500 milles; ils étaient accompagnés du très distingué gérant général du C. T. R., M. F. W. Morse, dans leur visite à Chicago, Duluth, Minneapolis et Winnipeg. Quittant la voie du Grand-Tronc à Winnipeg, les commissaires sont revenus à Montréal par le C. P. R., s'arrêtant à Fort William et à Port Arthur.

A Chicago, les commissaires ont eu des