

Log Cabin (mêmes prix que Little Chief).  
 Boulter, Standard . . . 72½ à 77½  
 Boulter, Early June . . . 77½ à 82½  
 Boulter, Sw. Wrinkle . . . 87½ à 92½  
 Boulter, Ext. Sifted . . . 1.37½ à 1.42½  
 SImcoe (mêmes prix que Boulter).

Fèves, 2 lbs., 2 doz par caisse:

Refugee ou Golden Wax

Little Chief . . . 75 à 80  
 Log Cabin . . . 75 à 80  
 Boulter . . . 72½ à 77½  
 SImcoe . . . 72½ à 77½

Fraises, 2 lbs., 2 doz, par caisse:

Bolby, sirop épais . . . 1.40 à 1.45

Si nous sommes bien renseignés, il se pourrait faire que les prix des pois soient plus élevés dans quelques jours.

## LE PORT DE MONTREAL

### Rapport annuel des Commissaires

Les commissaires du port de Montréal viennent de rendre public leur rapport concernant les opérations de l'année 1908.

Nous ne saurions trop engager nos lecteurs à lire l'extrait que nous en donnons ci-dessous. Nous attirons leur attention toute particulière sur le développement du port national canadien qui, au point de vue du trafic, prend une place prépondérante parmi les ports du continent nord-américain.

Avec quelques efforts encore, efforts qui signalent les commissaires, notre port national sera le mieux aménagé et le mieux outillé qui puisse exister et, par conséquent, en mesure de répondre à tous les besoins d'un pays qui a de vastes desseins parce qu'il a d'immenses ressources et la volonté de les exploiter.

Dans ce rapport, les commissaires déclarent qu'une étude faite par eux à l'étranger leur a révélé le fait que l'on a à Montréal l'occasion unique de créer un grand port avec un capital beaucoup moindre que celui nécessaire pour la même entreprise en quelque autre partie de l'Amérique du Nord.

Le port de Montréal est le seul dans cette partie du nord du continent qui puisse donner accès simultanément à des navires océaniques de 16,000 tonnes et à des navires de rivière pouvant transporter une cargaison de 2,000 tonnes. Les navires océaniques peuvent ainsi remonter sur une distance de 1,000 milles, et notre système de navigation intérieure se continue encore sur une distance de 1,500 milles.

Le volume mensuel du commerce de Montréal est plus considérable que celui de tout autre port de l'Amérique du Nord, à l'exception de New-York. Le tonnage des navires qui nous visitent a doublé en cinq ans.

À part New-York, il a été transporté plus de voyageurs dans les ports canadiens en 1907 que dans tous les ports américains réunis.

Les ports européens et américains sont améliorés au coût de sommes considérables. Le port de Montréal occupe une position unique en ce sens que toutes ses rives sont la propriété de la nation qui n'a pas un sou à dépenser pour l'achat de terrains.

Par suite de sa situation exceptionnelle, il est destiné à devenir le grand centre d'exportation océanique. Seule l'indifférence des Canadiens pourrait empêcher de s'accomplir une si brillante destinée.

Les commissaires ont la ferme conviction que le plus bel avenir attend notre port national, et c'est dans le but, disent-ils, de ne pas nous frustrer nous-mêmes des immenses avantages qui nous sont offerts, qu'il nous demandent de les aider et de les approuver dans l'exécution d'un vaste plan d'amélioration et d'agrandissement.

Pour nous montrer le travail fait depuis quelques années, le rapport nous cite les faits suivants:

Le Mount Royal, du Pacifique Canadien, déchargea sa cargaison de 4,250 tonnes et en prit une autre de 9,500 tonnes en 53 heures.

L'Hesperian, de la ligne Allan, a déchargé sa cargaison et en a repris une autre en 40 heures.

Le temps moyen dans les ports d'Europe pour décharger et reprendre une cargaison de 10,000 tonnes est de 14 jours. A Montréal la manutention d'une cargaison de 13,750 tonnes n'a pris que trois jours.

Au cours de l'année 1908, le nombre des navires océaniques a été de 789, soit une diminution de trois unités sur la saison précédente. Le tonnage total de ces navires a été de 1,958,604, soit une augmentation de 32,618 sur l'année précédente.

De ces navires 711 étaient en fer et en acier, avec un tonnage de 1,955,758. Les 28 autres, en bols, n'avaient qu'un tonnage de 2,851.

Le nombre des navires de l'intérieur s'est élevé à 12,433 avec un tonnage de 3,589,424, soit une diminution de 1,986 navires et de 31,526 tonnes. Le grand total des navires a donc été de 13,173 et le tonnage de 5,548,028, une diminution de 1,988 navires et une augmentation de 1,092 tonnes.

Au cours de l'année 1908, le coût de manutention des marchandises en transit a été diminué de 22 centins par tonne, soit une économie totale de \$90,000.

Comme cette réduction porte sur les importations et les exportations de marchandises venant de tous les points du pays ou leur étant destinées, l'on a un exemple frappant du caractère national de notre port, dont l'administration et le développement devraient intéresser tous les Canadiens, disent les commissaires.

"Sûreté, Economie et Rapidité", telle est la devise qui ne manquera pas, si elle

est toujours suivie, de faire augmenter considérablement le chiffre de notre commerce.

Au cours de l'année, d'immenses travaux ont été menés à bonne fin, en sorte que pour la saison de 1909 notre port se trouve être équipé comme il ne l'a encore jamais été précédemment.

Malgré cela, cependant, le volume du commerce augmente d'une façon tellement rapide que les travaux d'amélioration ne doivent pas se ralentir si nous voulons répondre aux exigences d'un tel trafic.

La saison de 1908 a grandement prouvé la sûreté des élévateurs à grains et leur incontestable utilité. On disait en 1907 que l'élévateur des Commissaires du Havre n'était pas sûr. Ces rapports étaient mal fondés. Ils ont cependant eu pour effet de détourner de Montréal, une quantité considérable de grain et réjouir les adversaires de la prospérité de notre ville et de son port.

Les commissaires ont fait examiner leur élévateur par M. Arthur Saint-Laurent, du ministère des Travaux Publics, qui a complètement refuté ces avancés erronés. Pendant toute cette saison, cet élévateur a été en opération et a contenu autant de grain qu'il en pouvait contenir. C'est ainsi qu'on y a manipulé 1,078,289 boisseaux de grain en 1907 contre 8,066,350 en 1908, soit une augmentation de 7,583,061.

Ces chiffres parlent par eux-mêmes, et se passent de commentaires. Il a fallu, pour répondre aux exigences du commerce, doubler les équipes d'hommes et travailler nuit et jour.

L'année 1908 a également vu se terminer les immenses galeries faisant communiquer les élévateurs avec les différents hangars permanents et les différents quais, en sorte que tous les navires peuvent recevoir leur chargement de grain à leurs quais respectifs tout en prenant le reste de leur cargaison générale.

C'est ainsi que quatre navires peuvent être chargés à la fois et recevoir chacun 15,000 boisseaux de grain à l'heure. Ce système est le plus complet et le plus perfectionné du monde entier.

La route du St-Laurent est de plus en plus populaire chez les exportateurs de grain. Pas moins de vingt cargaisons complètes ont laissé Montréal pendant la dernière saison, pour les ports russes et ceux du bassin de la Méditerranée. La plus grande partie de ce grain était cependant de provenance américaine et avait été vendue à la bourse de New-York ou à celle de Chicago.

Les commissaires attirent l'attention des armateurs anglais sur le fait que ce commerce pourrait bien leur échapper un jour ou l'autre. En effet, les navires scandinaves fréquentant nos eaux, et