

la question ; il voudrait que, toute taxe, quelle qu'elle soit, soit abolie et remplacée par une taxe unique sur les navires fréquentant notre port.

Autrement dit, c'est une solution qui n'en est pas une. Les armateurs sauront bien faire retomber sur les chargeurs toute taxe qu'on imposerait sur les navires ; telle est du moins notre opinion.

Mais, M. Torrance, un agent de compagnies de navigation va plus loin, un peu trop loin quand il vient déclarer : " S'il en était ainsi, bientôt on verrait l'herbe croître sur nos quais. Les marchandises d'exportation de notre port sont, pour la masse, de la plus pauvre catégorie de fret, tandis qu'à New-York elles sont de toutes sortes."

Et M. Crathern déclare que la Beaver Line a perdu son argent à fréquenter les ports de Boston et de New-York. Il en coûte \$1,000 à Boston et \$1,500 à New-York pour le séjour d'un petit navire dans le port.

Nous ne pensons pas qu'il faille charger les épaules de l'un pour décharger celles de l'autre. Ce qui nous le prouve c'est que la commission du Port vient d'abaisser de 50 p.c. le droit de quaiage sur les grains sans cependant augmenter les autres taxes qui grèvent la navigation et sans en créer de nouvelles.

Il n'a pas été dit non plus que cette diminution de charge pour le commerce de grain serait un obstacle au paiement de l'intérêt dû au gouvernement fédéral sur ses avances.

Donc, pour le moment, les choses sont sur un meilleur pied puisque au lieu de payer six centins par tonne, l'exportateur de grains n'en paiera que trois.

Cependant, nous ne sommes pas encore sur un pied d'égalité avec Québec qui, pour les droits de quaiage, a un tarif de 2½c pour le blé ; de 1½c pour l'avoine et de 1½c pour le maïs.

Il est vrai que Québec ne remplit pas ses engagements auprès du gouvernement et qu'il n'est nullement pressé de les remplir par le gouvernement.

S'il est vrai que le gouvernement ne compte pas se faire payer l'intérêt qui lui est dû, pourquoi alors ne déclarerait-il pas d'une façon formelle qu'il fait abandon de l'intérêt sur les sommes avancées par lui au port de Québec. Ce serait plus logique que de maintenir une créance dont il ne semble nullement avoir cure.

Mais quelles que soient les vues du gouvernement en ce qui a trait

au paiement des intérêts sur les sommes avancées au port de Québec, il n'en est pas moins évident qu'avec les charges excessives qui pèsent sur la navigation et ne tiennent qu'à l'état du chenal dont le gouvernement a la responsabilité, le même gouvernement a le devoir de donner une compensation au port de Montréal.

Cette compensation est toute indiquée : qu'il abandonne à la Commission du Port les intérêts que celle-ci lui paie sur les sommes avancées et la Commission pourra, à son tour, alléger le fardeau qui pèse sur nos exportateurs, ou plutôt sur nos exportations.

Le gouvernement a de gros surplus, ces surplus il les doit en bonne partie au port de Montréal, et ce ne serait pas en faire mauvais usage que d'en employer une parcelle à l'avantage du port national de la Confédération.

### UN PEU DE TOUT

Les espérances de paix immédiate dans l'Afrique du Sud sont envolées. Les pourparlers engagés entre le commandement en chef des forces anglaises et le général Botha n'ont pas abouti ; le dernier coup de canon n'a donc pas été tiré, comme on l'avait dit trop hâtivement.

La nouvelle que le général transvaalien n'avait pas accepté les conditions de paix qui lui étaient offertes a causé à Londres une baisse appréciable sur les *Kaffirs*.

\*\*\*

La Bourse de Londres ne s'est pas d'abord trop émue d'une friction entre des troupes alliées à Tientsin d'où les dépêches nous rapportent une situation peu favorable au maintien des bonnes relations entre la Russie et l'Angleterre. Il s'en serait peu fallu que Russes et Anglais n'en vissent aux mains à propos d'un embranchement de chemin de fer.

Les rapports entre les deux pays ont été assez tendus depuis que leur rivalité en Asie s'est accusée. Aujourd'hui que les troupes russes et anglaises sont armées et en présence, il faudrait peut-être peu de chose pour que de la rivalité diplomatique on passât à celle des armes.

On peut croire cependant que l'Angleterre, déjà fatiguée de la guerre du Transvaal, ne voudra pas s'exposer à lutter avec une autre puissance et il semblerait, en effet, par la lecture des dépêches qu'elle cherche à éviter toute cause de conflit.

Néanmoins, la Bourse de Londres

qui, au début, n'avait attaché qu'une importance secondaire aux différends russes et anglais, s'est ravivée et mardi la faiblesse du marché s'accroissait.

\*\*\*

Le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick considère la question d'une Exposition Maritime annuelle qui aurait lieu alternativement à Halifax et à St Jean.

Ce profit accablé à celui de la création de chantiers maritimes dans la même province, ne pourra faire autrement que d'attirer des étrangers au Canada et de faire connaître ses ressources diverses.

\*\*\*

Un correspondant du *Daily Mail* de Londres au Cap dit avoir appris de bonne source que le gouvernement anglais reconnaîtra les deux langues (anglaise et hollandaise) comme langues officielles dans les nouvelles colonies.

Cette décision, ajoute le correspondant serait mal vue à Cape Town. Nous n'en sommes nullement surpris : l'Anglais n'aime guère que sa propre langue et ne se donne pas la peine d'apprendre les langues étrangères ; nous en avons la preuve chez nous. Mais cela changera, car s'ils veulent maintenir leur vieille suprématie commerciale, les Anglais devront devenir, comme les industriels, les commerçants et les voyageurs allemands, des polyglottes. Nous n'y perdrons pas, car du jour où ils voudront étudier le français et le parler, ils nous comprendront mieux et perdront bon nombre de préjugés qu'ils ont encore à notre sujet.

\*\*\*

On prête au nouveau roi d'Angleterre l'idée d'avoir à Londres une grande exposition industrielle comme celle qui a eu lieu à Paris en 1900.

Si l'idée prend corps et se réalise, le Canada aura là une superbe occasion de montrer ce qu'il est capable de produire.

### PERSONNEL

Monsieur et Madame Charles Chaput, sont de retour de leur voyage en Floride, voyage d'agrément et de santé tout à la fois et qui a été des plus attrayant.

### Marinades Fletts

MM. Laporte, Martin & Cie nous disent que les marinades de la marque W. H. FLETTS, dont ils ont l'agence, sont en grande faveur auprès des connaisseurs.

Ces articles sont à bon marché et de qualité tout à fait supérieure.