

Taking the above 300 lb. rate over the three periods quoted and working it out against average shipment in units of 8 per shipment, a few examples of increased cost over this period follow on shipments of finished product to distributors.

Considérant le tarif pour 300 lb. au cours des trois périodes indiquées et l'appliquant à un envoi moyen de 8 unités, voici quelques exemples de l'augmentation des frais durant cette période pour l'envoi de produits finis au distributeur.

C.N.R.—L.C.L.		May 1966 cost per Battery	Feb. 1968 cost per Battery
St. John's, Nfld.	.....	87½¢ per unit	1.45½ per unit
Sydney, N.S.	.....	51¢ per unit	.83½ per unit
Halifax, N.S.	.....	44¢ per unit	.58½ per unit
New Glasgow, N.S.	.....	36½¢ per unit	.58½ per unit
Moncton, N.B.	.....	31½¢ per unit	.52½ per unit
Saint John, N.B.	.....	46½¢ per unit	.58½ per unit
By Truck Arrangement			
Truro, N.S.	.....	27¢ per unit	.36 per unit
Halifax, N.S.	.....	40½¢ per unit	.42½ per unit
Moncton, N.B.	.....	17¢ per unit	.17 per unit
Saint John, N.B.	.....	37½¢ per unit	.45 per unit
Charlottetown, P.E.I.	.....	37½¢ per unit	.45 per unit

C.-N.—Charg. inc.		Mai 1966, coût unitaire	Février 1968, coût unitaire
St-Jean (T.-N.)	.....	87½c. par accu.	1.45½ par accu.
Sydney (N.-É.)	.....	51c. " "	.83½ " "
Halifax (N.-É.)	.....	44c. " "	.58½ " "
New Glasgow (N.-É.)	.....	36½c. " "	.58½ " "
Moncton (N.-B.)	.....	31½c. " "	.52½ " "
Saint-Jean (N.-B.)	.....	46½c. " "	.58½ " "
Par camion			
Truro (N.-É.)	.....	27c. par accu.	.36 par accu.
Halifax (N.-É.)	.....	40½c. " "	.42½ " "
Moncton (N.-B.)	.....	17c. " "	.17 " "
Saint-Jean (N.-B.)	.....	37½c. " "	.45 " "
Charlottetown (Î.P.-É.)	.....	37½c. " "	.45 " "

Average additional cost per unit May 1966 to Feb. 1968 would be 35¢ per unit. Taking all points into consideration against all prepaid shipments within the 4 Provinces have cost us approximately \$11,550.00 from September 1967 to September 1968. This is a net result of the freight increase to this firm. This will further increase as volume escalates. This extra cost cuts directly into potential net income, creates less reserve for expansion of facilities and certainly discourages wage increases, which drive us further from the competitive market.

Les frais supplémentaires, de mai 1966 à février 1968, seraient en moyenne de 35c. l'unité. Le paiement d'avance des envois expédiés sur tous les points d'expédition des quatre provinces nous a coûté environ \$11,550 de septembre 1967 à septembre 1968. C'est la hausse nette des frais de transport que la firme doit assumer. Et ils continueront d'augmenter en proportion du volume. Ces frais supplémentaires grugent directement notre revenu net éventuel, diminuent les réserves qui pourraient être affectées à l'expansion de nos établissements et nous dissuade évidemment d'augmenter les salaires, ce qui nous écarte davantage du marché compétitif.

We have been requested by distributors to quote batteries for the Churchill Falls project. All quotations must be landed St. John's, Nfld. (dockside) or Montreal, Que. (dockside). To compete in this market we have to absorb freight to either point against our competitors

Des distributeurs nous ont demandé de soumettre des prix pour accumulateurs pour le projet des chutes Churchill. Pour toute soumission, il faut tenir compte du transport jusqu'au port de Saint-Jean (T.-N.) ou de Montréal (P.Q.). Pour soutenir la concurrence, il