

Tissus et Nouveautés

(TISSUES & DRY GOODS)

REVUE MENSUELLE

Publié par La Compagnie de Publications Commerciales (The Trades Publishing Co'y), 42 Place Jacques-Cartier, Montréal. Téléphone Main 2547
Boîte de Poste 917. Abonnement: dans tout le Canada et aux Etats-Unis, \$1.00, strictement payable d'avance; France et Union Postale, 7.50 francs.
L'abonnement est considéré comme renouvelé à moins d'avis contraire donné au moins 15 jours avant l'expiration, et ne cessera que sur un avis par écrit, adressé au bureau même du journal. Il n'est pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arriérages et l'année en cours ne sont pas payés.
Adresser toutes communications simplement comme suit: **TISSUS ET NOUVEAUTÉS, MONTREAL, Can.**

Vol. X

MONTREAL, MAI

No 5

LES ASSURANCES

Les Compagnies Canadiennes

A tous les points de vue, il est désirable que les Canadiens assurent soit leur vie, soit leurs biens dans des compagnies canadiennes. Nous l'avons dit ici même, à maintes reprises.

Il est juste, il est bon que l'argent versé en primes par les assurés canadiens entrent dans les coffres des compagnies canadiennes d'assurance pour en sortir en placements canadiens.

Nous n'avons pas trop de capitaux pour développer nos propres ressources et il importe que l'argent canadien reste au Canada dans ce but.

Ces capitaux restant au pays, s'y reproduisent au profit de nos nationaux et, si nous les exportons, ils enrichissent l'étranger à nos dépens.

Si, à notre tour, nous devons remplacer ces capitaux exportés, sans profit, par du capital importé, il nous faudra payer le loyer de cet argent emprunté à l'étranger.

L'opération n'est donc pas recommandable.

Par patriotisme, comme par intérêt nous devons, de préférence, recourir aux institutions canadiennes d'assurance.

Mais il faudrait aussi que nos compagnies canadiennes d'assurance, — nous avons en vue ici, les compagnies d'assurance contre l'incendie, — ne se montrent pas plus exigeantes que les compagnies étrangères et qu'elles n'abusent pas de leur situation privilégiée comme elles l'ont fait dans des circonstances encore présentes à la mémoire de tous les assurés.

La loi à l'étude sur les assurances donne à nos compagnies des avantages qui doivent pratiquement éloigner du champ canadien les compagnies étrangères non licenciées au Canada. Cette loi semble avoir été faite plutôt dans l'intérêt des

compagnies d'assurance que dans celui des assurés.

Nous n'aurions aucune objection à présenter à cette clause de la loi qui frappe d'une taxe de 15 p.c. du montant des primes payées aux compagnies étrangères non licenciées au Canada, l'assuré qui prend une police dans une de ces compagnies — si la concurrence existait réellement entre les différentes compagnies canadiennes. Mais il est de notoriété publique que les grandes compagnies, les compagnies solidement établies — les seules intéressantes pour l'assuré, ont un tarif aussi uniforme qu'excessif, en un mot qu'elles détiennent un monopole et qu'elles en ont abusé.

C'est la raison qui nous fait regretter que nombre de compagnies industrielles et commerciales aient dû, dans un passé récent, donner leur assurance à des compagnies étrangères. C'est aussi la raison qui nous oblige à demander que la loi accorde également quelque protection à l'assuré contre l'entente et les taux abusifs des compagnies d'assurance contre l'incendie.

LE PORT DE MONTREAL

L'arrivée dans le port de Montréal du "Laurentic", marque une nouvelle étape dans l'histoire de la navigation du St-Laurent et dans celle de notre port.

C'est, en effet, le premier navire d'un pareil tonnage; 15,000 tonnes de jauge, qui ait tenté et réussi la montée du St-Laurent jusqu'au point où il est navigable pour les navires transatlantiques.

D'autres navires de même tonnage viendront bientôt jeter l'ancre dans notre port, car la White Star-Dominion a décidé d'en mettre plusieurs du même type sur sa ligne canadienne.

Nous devons nous féliciter de l'arrivée du premier sans encombre dans notre port. Elle est la preuve que le St-Laurent offre une voie sûre aux navires de

grand tonnage, grâce aux travaux d'amélioration du chenal entre Québec et Montréal.

Il faut à notre port des navires capables d'emporter dans leurs flancs de grandes quantités de marchandises. Sur notre fleuve la navigation n'est, chaque année, que de courte durée et il devient nécessaire avec la production toujours croissante des grains de l'Ouest de les expédier rapidement sur les marchés de consommation par la voie la plus économique.

C'est ce que permettront de réaliser les navires à grand tonnage.

Saluons donc le précurseur de ces navires le "Laurentic", félicitons aussi la White Star-Dominion de son esprit d'entreprise et de sa confiance dans le développement commercial du Canada. Adressons également notre hommage aux hommes d'Etat prévoyants qui ont écarté de la voie du St-Laurent les obstacles apportés par la nature à la navigation des grands navires et n'oublions pas dans notre reconnaissance les Commissaires du port de Montréal qui ont tant contribué au résultat que nous constatons aujourd'hui.

Montréal est dès maintenant l'un des ports les mieux aménagés de l'Amérique pour le chargement, le déchargement et l'entreposage des marchandises. Par sa situation centrale, il est véritablement le port national du Canada et doit nécessairement profiter des progrès constants et suivis que fait le Canada en population et en production.

Ces progrès sont rapides, aussi faut-il que rapidement, également, le port national soit en mesure de répondre à toutes les exigences d'une forte augmentation de trafic. Nos hommes d'Etat, nos commissaires du port ont montré qu'ils savaient prévoir. Ils ne perdront pas de vue les besoins pressants du port de Montréal et le doteront bientôt, nous n'en saurions en douter, d'une chose nécessaire, essentielle, dans un port de quelque