

une surtaxe de 33 1-3 pour cent à l'entrée en douane. Ce n'est pas une mesure de protection mais de représailles qu'a ainsi prise le gouvernement.

L'Allemagne ripostera sans doute en élevant une barrière infranchissable au million de dollars de grains que nous lui vendons bon an mal an. Il est vrai que nous aurons beau jeu en doublant la dose pour frapper les 8 à 10 millions de produits que nous importons de cette provenance. Les consommateurs paieront les frais des représailles, que les articles autrefois importés d'Allemagne continuent ou non à venir de ce pays après la surtaxe.

Le gouvernement a déclaré que quand il y aurait au Canada des laminoirs de rails en état de bien fonctionner, les rails seraient frappés à l'entrée de \$7.00 par tonne. Voilà une excellente mesure qui devra doter le Canada d'une industrie nouvelle; ce n'est pas la matière première qui lui manquera.

Les manufacturiers, dans maintes industries, ont depuis longtemps fait connaître au gouvernement le degré de protection dont ils ont besoin; mieux que lui ils savent que les temps prospères ne sont pas éternels dans les affaires. Ils demandent un tarif qui puisse assurer le travail de leurs ouvriers, la production de leurs usines et la sécurité de leurs capitaux contre les produits du dehors que la surproduction à l'étranger jette sur notre marché dans les années de crise.

Ce n'est pas cette année encore que le gouvernement se rendra à leurs désirs. Il n'y aura pas de changement de tarif dans le vrai sens du mot.

Le ministère actuel n'est pas protectionniste, il en tient pour un tarif de revenu.

## LA GREVE DES DEBARDEURS ET LE PORT DE MONTREAL

Les navires ont commencé à faire leur apparition dans notre port et la grève des débardeurs, subsiste encore.

Avant Montréal, Québec a connu les grèves de débardeurs et nous pouvons nous rendre compte de ce qu'ont perdu le port et ses ouvriers depuis. Plusieurs lignes régulières ont abandonné complètement le port de Québec pour lequel elles ne chargent plus. Ce n'est pas seulement pendant une saison ou deux qu'a duré cette sorte de boycottage mais il se continue depuis des années.

Nous admettons que le travail des débardeurs est dur, pénible et qu'il mérite un salaire proportionné à la somme de labeur demandée à ceux qui chargent et déchargent les navires.

Mais il en est de ce métier comme de

tous les métiers; il compte des ouvriers plus habiles les uns que les autres et le faible de tous les tarifs imposés par les unions ouvrières est le même, c'est d'exiger un même salaire et pour les habiles et pour les maladroits. Dans n'importe quel corps de métier c'est toujours là la vraie raison qui amène les dissentiments entre patrons et ouvriers; c'est la cause pour laquelle les employeurs se refusent généralement à reconnaître les unions. Les ouvriers les plus expérimentés dans leur travail méritent presque toujours un salaire plus élevé que le minimum, mais les ouvriers habiles, intelligents, vifs tout à la fois se comptent. Le travail des malhabiles, payé au même prix que le travail des bons ouvriers, augmente, le coût moyen de la main-d'oeuvre et l'augmente sans profit pour les services rémunérés. Le salaire minimum que réclament les débardeurs est sans doute raisonnable s'il ne s'applique qu'aux ouvriers ayant l'habitude et l'adresse indispensables pour opérer promptement le chargement et le déchargement des navires. Mais comment se peut-il faire que l'Union qui compte près de 3000 membres ait autant d'hommes aptes à faire un bon travail, effectif au gré des patrons, quand, dans le plus fort mouvement de la navigation, il y ait du travail pour 1500 débardeurs seulement dans notre port? Où les 1500 autres ont-ils acquis l'expérience qui leur vaudrait d'être payés au salaire réclamé par les débardeurs de métier?

Si les véritables ouvriers ont raison de réclamer un minimum de salaire bien gagné, leurs patrons n'ont pas tort de refuser à payer le même salaire à ceux qui ne le gagnent pas.

Le résultat des difficultés actuelles sera que les compagnies de navigation et les arrimeurs remplaceront le travail manuel par le travail mécanique et que, comme dans d'autres ports, on verra bientôt à Montréal des transbordeurs, des ponts roulants, etc... La grève de la fin de la saison dernière et celle du commencement de la saison actuelle ne sont pas un gage de sécurité pour l'avenir et les nécessités du commerce obligent les compagnies de transport à se garantir contre l'insécurité du chargement et du déchargement des navires.

Actuellement, le travail se fait par des hommes inexpérimentés, c'est-à-dire qu'il s'opère lentement; les débardeurs de profession sont tous ou presque tous enrégimentés dans l'Union. Si la lutte entre patrons et ouvriers doit se prolonger, il y aura dans notre port un encombrement de navires et de marchandises, absolument nuisible aux intérêts du port et du pays. Plus tard, les apprentis d'au-

jourd'hui auront acquis quelque habileté et c'est un peu sur cela que comptent les patrons dans leur résistance à l'Union. Les inconvénients actuels disparaîtront, à moins toutefois ce qui est toujours à craindre dans une grève, que les grévistes empêchent le travail des non-unionistes.

Les marchandises destinées à l'exportation s'accumulent et le commerce d'importation attend pour les distribuer les produits du dehors; il est donc nécessaire que le travail de déchargement et de chargement s'opère avec rapidité dès l'arrivée des navires.

Il est donc grandement temps que la paix se fasse entre patrons et ouvriers du port. Il est à souhaiter que les deux parties nomment des arbitres et s'engagent à respecter leurs décisions. Il vaut mieux prêcher la conciliation que la résistance et malheureusement les ouvriers n'entendent guère que des paroles d'encouragement à la résistance. Leurs orateurs habituels savent se rendre populaires en leur parlant de leurs droits et se gardant bien de leur dire qu'ils ont aussi des devoirs.

Il est vrai que la plupart des orateurs-ouvriers ne sont pas des ouvriers et, comme maître-renard, souvent "vivent aux dépens de ceux qui les écoutent."

## CONSERVES D'ARTICHAUTS

Les fonds ou réceptacles d'artichauts, qui constituent la seule partie que l'on puisse mettre en conserve, sont extrêmement riches en oxydase, ainsi qu'il est facile de s'en assurer par la teinture de galac, les polyphénols, etc.

Cette oxydase, en agissant sur le tannin naturel et autres éléments oxydables, les brunissent et cause tout le mal.

Il y a plusieurs moyens de stériliser cette oxydase, du moins en surface, c'est-à-dire là où l'artichaut doit rester blanc: 1° Par l'ébouillantage des fonds d'artichauts n'ayant encore qu'une ébauche de parure; 2° par l'action des acides en solution aqueuse à déterminer (2 à 10 p. 100), acide sulfureux liquide du commerce, acide citrique ou acide tartrique.

Quel que soit le moyen choisi, l'immersion de l'artichaut dans l'eau bouillante ou dans l'eau froide acidulée doit être faite en deux temps. Avec l'eau froide acidulée, qu'on préférera parce que l'artichaut reste ferme, on immerge d'abord, pendant une heure, les fonds grossièrement parés, puis on les reprend pour achever leur parure, les plonger une minute dans l'eau fraîche et on les remet dans le bain primitif. Après une seconde immersion d'une heure, ils sont de blancheur parfaite; on les rince, on les assaisonne, et il ne reste plus qu'à mettre en boîtes et à porter à l'autoclave.