

LE PRIX COURANT

(THE PRICE CURRENT)

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Propriété Immobilière, Etc.

EDITEURS :

LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES
(The Trades Publishing Co.)
25, Rue Saint-Gabriel, - MONTREAL
TELEPHONE BELL MAIN 2547

ABONNEMENT	MONTREAL ET BANLIEUE - \$2.50	PAR AN.
	CANADA ET ETATS-UNIS - 2.00	
	UNION POSTALE - - - - - FRS 20.00	

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins qu'une année complète.

L'abonnement est considéré comme renouvelé si le souscripteur ne nous donne pas avis contraire au moins quinze jours avant l'expiration, et cet avis ne peut être donné que par écrit directement à nos bureaux, nos agents n'étant pas autorisés à recevoir de tels avis.

Une année commencée est due en entier, et il ne sera pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arrérages ne sont pas payés.

Nous n'accepterons de chèques en paiement d'abonnement, qu'en autant que le montant est fait payable au pair à Montréal.

Tous chèques, mandats, bons de poste, doivent être faits payables à l'ordre de :

"LE PRIX COURANT"
Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes demandes de renseignements. Adressez toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.



LA LIGNE RAPIDE ET LES PORTS CANADIENS

Le Président du Pacifique Canadien, Sir Thomas Shaughnessy, a déclaré que les nouveaux navires que la Compagnie va mettre en service s'arrêteront à Québec jusqu'à ce que la route du fleuve entre Québec et Montréal ait été suffisamment améliorée pour leur permettre d'arriver en toute sûreté dans ce dernier port.

Bien que depuis quinze ou dix-huit ans, dit Sir Thomas, on discute sur la question du service rapide, nous n'avons pas un seul port dans tout le Canada où des vaisseaux convenables pour ce service puissent débarquer les passagers et la malle dans les conditions voulues—pas un seul. Et il passe en revue les ports de Québec, de Montréal, de St-John et en signale les désavantages respectifs pour un service rapide.

On sait combien la route du St-Laurent, entre Québec et Montréal, surtout, est tenue en suspicion par les compagnies d'assurance maritime qui imposent des taux très onéreux pour notre port.

Le chenal n'est pas suffisamment profond; il devrait avoir 30 pieds de profondeur au minimum; sa largeur ne devrait pas être moindre de 200 pieds en ligne droite et de 5,000 pieds en courbe. C'est l'avis du gouvernement, mais il faudra, plusieurs années pour exécuter les travaux nécessaires.

C'est donc dans quelques années seulement que les grands navires du service rapide auront Montréal comme point terminus.

Il y a urgence à commencer sans aucun retard et à pousser avec vigueur les travaux indispensables pour donner un passage sûr aux grands navires océaniques entre Québec et Montréal.

Le port de Montréal, déclare Sir Thomas, s'équipe et sera équipé des appareils nécessaires à un port terminus

pour grands navires, mais le chenal n'offre pas les conditions voulues.

Québec, après quelques mois de travail, fournira les facilités pour un ou deux navires, mais même à Québec nous n'aurons encore que des accommodations très inférieures comparativement à celles que nous devrions y trouver.

Le port de St-John a été amélioré, mais d'une façon absolument insuffisante, même pour le trafic actuel, et il n'y a pas de quais auxquels les grands navires puissent accoster. Sir Thomas espère qu'avec les travaux en cours les navires rapides pourront aborder à St-John à l'automne.

Halifax, comme port, est mieux aménagé, mais il ne faut pas y songer à cause du fret par chemin de fer pour expédier les marchandises dans l'intérieur ou les diriger de l'intérieur vers le port.

Il est inconcevable, en effet, que nous soyons si peu préparés en quelque port que ce soit à recevoir les grands navires que nécessite un service rapide, quand depuis si longtemps les divers ministères qui se sont succédé se sont déclarés prêts à accorder des subsides pour ce service.

A ce propos qu'on nous permette de rappeler que "Le Prix Courant" avait été bon prophète quand, dès le début, nous avons déclaré que pas n'était besoin d'accorder de subsides pour la construction des grands navires du service rapide projeté.

Nous avons prétendu que, dès que le besoin s'en ferait sentir, nous aurions ces navires sans subsides. Nous comptions sur la concurrence que ne manqueraient pas de se faire les compagnies de navigation, concurrence de vitesse et concurrence en matière d'aménagements.

Il n'y a pas de meilleur stimulant que la concurrence en matière de navigation comme en toute autre chose.

Nous l'avons dit et les événements nous ont donné raison.

NOTRE COMMERCE DE POMMES AU DEHORS.

Les plaintes contre les expéditeurs de pommes du Canada ont été nombreuses dans ces derniers temps. Ces plaintes viennent d'Australie, du Mexique et de l'Afrique du Sud.

A Melbourne 40 caisses ont été détruites à leur arrivée par ordre du Ministère de l'Agriculture, elles provenaient d'arbres atteints de maladies; les caisses contenaient des fruits de toutes dimensions et de toutes formes et de qualité inférieure. Ces fruits avaient été expédiés de Vancouver et formaient contraste avec quelques lots expédiés l'an dernier de la Colombie Anglaise qui étaient de très belle qualité. Il aurait pu se faire un commerce de pommes important par Vancouver; mais il est à craindre que les Australiens, très anxieux de ne pas recevoir de fruits malades, ne retournent pas à San Francisco pour s'approvisionner, si des mesures sérieuses ne sont pas prises pour n'expédier en Australie que des fruits absolument sains et de belles qualité et apparence.

L'agent commercial à Mexico déclare qu'une expédition de quelques centaines de barils a eu récemment reçue dans cette ville et que les Mexicains préfèrent les caisses. L'expédition se composait d'une douzaine de variétés de pommes dont quelques-unes ne peuvent être envoyées impunément à une telle distance et sous un climat aussi chaud. Sous le rapport de la qualité; les fruits n'étaient pas d'égale grosseur. Le dessus et le fond des barils présentaient quelques beaux fruits, mais au centre il n'y avait que des fruits de rebut; la moitié au moins des barils étaient gâtés à leur arrivée. Un baril entre autres était marqué "pippins" et contenait des fruits qu'au Canada on aurait envoyé au pressoir à cidre.

L'agent commercial dans le Sud de l'Afrique dit, de son côté, qu'une consignment de pommes du Canada reçue à