

LA QUESTION des ELEVATEURS

Il est bien difficile de démêler cette question des élévateurs du port de Montréal.

Faut-il deux élévateurs ou n'en faut-il qu'un ?

Où doivent-ils être placés les élévateurs s'il en faut plusieurs ?

Doivent-ils être placés l'un contre l'autre ou séparément l'un de l'autre, s'il en faut deux ?

Et s'il n'en faut qu'un, sera-t-il mieux à la Pointe du Moulin à Vent ou au centre du Port ?

Accordez vos lyres, Messieurs les Commissaires, Messieurs les Membres du Corn Exchange, Messieurs les Armateurs, Messieurs les Transporteurs et *tutti quanti* !

Ce n'est pour personne en particulier, mais pour tout le monde en général, pour l'intérêt et le bien du pays que les travaux du port de Montréal et le creusement des canaux et du fleuve ont été entrepris. Il est bon de le rappeler à ceux qui mettent des bâtons dans les roues pour rendre impuissants les efforts de ceux qui, se plaçant au point de vue de l'intérêt général, ont la volonté de mettre fin aux discussions stériles et de passer des paroles aux actes.

Le temps avance ; on ne sait pas s'il faut construire un élévateur ou deux, on ignore encore où construire et les avis sont partagés sur la contenance que devra avoir l'élévateur, même si on n'en construit qu'un seul. C'est dire que rien n'est absolument décidé, par conséquent que la question est toujours debout et n'a pas avancé d'un pas depuis que le gouvernement a mis un million à la disposition de la Commission du Port.

La raison en est que chacun voudrait voir un élévateur là où il serait le mieux situé pour son usage particulier et exclusif. Ce qui ferait le bonheur des compagnies de chemins de fer ne ferait pas celui des armateurs. L'emplacement qui conviendrait le mieux au C. P. R. ne serait pas le meilleur pour le G. T. R. ni pour le Canada Atlantique et vice-versa. Un armateur voudrait l'élévateur à un endroit qui ne convient pas à un autre armateur ; l'un voudrait deux élévateurs, l'autre n'en voudrait qu'un, prétendant que la construction de deux élévateurs n'amènerait pas un minot de grain de plus dans le port.

Bref ! il faudrait un Salomon comme arbitre et encore risquerait-il de perdre sa réputation de bon juge.

Enfin, dans le gâchis de la ques-

tion, nous voyons avec plaisir s'élever la voix du Ministre des Travaux Publics. Nous extrayons les passages suivants d'une lettre qu'il vient d'adresser au président de la Commission du Port :

" Le Pacifique Canadien désire beaucoup avoir accès sur tous les points du port. Le Grand-Tronc, le Canada Atlantique ont les mêmes intentions. Tous doivent être accommodés, car ils apportent tous à Montréal un trafic considérable.

" Inutile d'ajouter qu'il conviendrait de se mettre sans délai à la préparation d'un plan général pour l'équipement complet des quais qui doivent être pourvus d'entrepôts, de magasins, de voies de raccordement et de partage, etc., pour arriver à diminuer le coût de la manutention en la facilitant. J'ai demandé, ces jours derniers, à M. Kennedy de préparer un plan général de ces travaux que j'examinerai et que je soumettrai à mes collègues.

" Je crois que nous sommes arrivés au jour où il nous faudra adopter un plan d'ensemble. Le pays l'attend et désire que nous tombions d'accord.

" Permettez moi de vous prier de ne point vous arrêter à un plan partiel sans avoir pris note des suggestions que je vous ai faites plus haut. J'ai déjà donné mon approbation au projet de construire un élévateur dans le port. Vous ne m'avez pas encore communiqué vos intentions, mais je crois qu'il serait bon de prendre en considération ce que je vous suggère."

Les deux dernières phrases sont une indication dont la Commission ferait bien de ne pas oublier la signification.

Combien il est regrettable que le gouvernement n'ait pas entrepris lui-même les travaux du Port !

Les buveurs de thé Japon devraient prêter toute leur attention à la question des Thés Verts, feuille naturelle, non colorés de Ceylan, qui sont sur le marché en concurrence avec les Japans. Ces nouveaux thés ont l'avantage d'être absolument purs, sans couleur ni altération sous aucune forme quelconque. Ils donnent la même liqueur, couleur jaune paille que les Japans, mais sont plus délicieux et ont double force.

La faveur populaire

La Rock City Tobacco Co, de Québec voit ses spécialités accueillies avec faveur par le commerce de détail, comme par le consommateur : tout le monde y trouve son profit, le consommateur à fumer un bon tabac, le marchand à vendre un bon tabac pour s'assurer de bons clients—tout en réalisant un légitime profit.

LE GRUYERE

Le fromage vraiment de saison est le fromage de gruyère.

C'est en Suisse, dans la petite ville de "Gruyère," en allemand "Greierz," située à 25 kilomètres de Fribourg, qu'a pris naissance la fabrication du gruyère. La ville de Greierz marquait ses produits de son blason, d'une "grue," et percevait en échange un droit de balance.

Plus tard, la fabrication du gruyère s'étendit d'abord sur le plateau des Hautes-Alpes, entre Fribourg et Vevey, puis dans toute la Suisse, ainsi que dans les vallées du Jura, du Doubs, de l'Ain, de la Savoie. C'est principalement dans les arrondissements de Saint-Claude, de Lons-le-Saunier et de Poigny que sont concentrées, en France, les fruitières, plus de 200, productrices de fromages de gruyère. A lui seul, le département du Jura produit en moyenne 6 millions de kilogrammes de gruyère, pour une valeur atteignant plus de 7 millions de francs.

Le fromage de gruyère est un fromage de lait de vaches, un fromage dit de chaudière, c'est-à-dire dont le caillé subit, avant d'être mis en forme, un degré de cuisson, qui lui communique consistance et qualités spéciales.

Prenant comme chalet modèle l'Ecole pratique de fromagerie de Poligny, fondée par l'Etat et le département du Jura, nous allons si l'on le veut bien, visiter rapidement une fromagerie de gruyère. Sitôt reçu et pesé, le lait est porté à la salle d'écémage, qui consiste à soustraire une partie de la crème pour en faire du beurre et qui se fait, soit par simple repos, ou, mieux, à l'aide de machines dites écrémeuses centrifuges. Puis, le lait écrémé est coulé, sur un tamis, dans une chaudière où l'on porte le liquide à une température comprise entre 27 et 40°. La pâte caillée étant cuite et mise en moule, le fromage est fabriqué, il est porté à la cave et salé graduellement.

Un bon fromage de gruyère doit, dit M. Pouriau, présenter une pâte unie, sans crevasses, de couleur jaune clair, et dont les "yeux," clairsemés, n'ont pas plus de 6 à 8 millimètres de diamètre ; à l'intérieur, ces yeux doivent être brillants, quoique légèrement humides. La pâte doit être moelleuse, fine, s'écraser facilement entre le pouce et l'index, et fondre dans la bouche après quelques instants d'échauffement, en laissant une saveur légèrement salée.

Pour la fabrication du gruyère,