

PRODUCTION.

Taux de fret océanique pour le grain.—Un des effets de la guerre a été la hausse du coût de fret océanique. Ceci n'est pas dû tant au risque de destruction hostile, car les flottés alliées, et particulièrement la flotte britannique, ont réussi à prendre et à conserver le contrôle presque absolu des routes navigables. L'augmentation du coût du fret provient surtout du manque de vaisseaux, par internement, et l'utilisation pour fins de transport militaire d'unités qui auraient en d'autre temps servi pour fins d'expéditions commerciales. Vu ces conditions, on a tâché de recueillir pour fins statistiques la réglementation des taux pour le transport trans-Atlantique du grain, spécialement du blé, pour une aussi longue série d'années que possible; et les tables ci-dessous sont faites sur les données fournies par la Shipping Federation of Canada et la Compagnie du Pacifique Canadien (taux de Montréal), la Bourse de New York, et M. G. J. S. Broomhall, du Liverpool "Corn Trade News" (taux de New York). Le tableau 26 donne les taux annuels moyens sur paquebots pour le grain, de Montréal à Liverpool, durant les saisons de navigation de 1861 à 1915. Le tableau 27 donne le fret annuel moyen sur paquebot, de New York à Liverpool, pour les années de 1879 à 1915. Le tableau 28 donne les taux moyens océaniques pour le blé, de Montréal à Liverpool, par mois, pendant la saison de navigation sur le St-Laurent, de mai à novembre 1903 à 1915. Le tableau 29 donne les taux de New York à Liverpool, par semaine, pour les sept années 1909 à 1915. Dans chaque cas, les taux sont exprimés en boisseaux et quintaux, en cours canadien et anglais.

26.—Moyenne du tarif pour transport des grains pesants par steamers, chaque année, de Montréal à Liverpool, durant la saison de navigation, 1861-1915.

(Statistiques fournies par la "Shipping Federation of Canada," Montréal.)

Saison.	Par quarter de 480 liv.		Par boisseau de 60 liv.		Saison.	Par quarter de 480 liv.		Par boisseau de 60 liv.	
	s. d.	\$ c.	s. d.	cents		s. d.	\$ c.	s. d.	cents
1861.....	7 10	1.906	11 3/4	23.8	1889.....	2 8 1/2	0.655	4	8.2
1862.....	10 4	2.514	1 3 1/2	31.4	1890.....	1 8 1/2	0.416	2 9/16	5.2
1863.....	6 10	1.563	10 1/2	20.8	1891.....	2 0 1/2	0.492	3	6.2
1864.....	5 10	1.419	8 1/2	17.7	1892.....	1 9	0.426	2 3/8	5.3
1865.....	4 10	1.176	7 1/4	14.7	1893.....	1 8	0.406	2 3/8	5.1
1866.....	5 10 1/2	1.429	8 1/2	17.9	1894.....	1 3 1/2	0.317	2	4.0
1867.....	7 5	1.805	11 1/2	22.6	1895.....	1 9 1/2	0.436	2 1/2	5.4
1868.....	5 8 1/2	1.389	8 1/2	17.4	1896.....	1 11 1/2	0.471	2 3/8	5.9
1869.....	6 5 1/2	1.571	9 1/2	19.6	1897.....	2 1 1/2	0.522	3 1/2	9.5
1870.....	5 6	1.335	8 1/2	16.7	1898.....	2 4 1/2	0.583	3 1/2	7.3
1871.....	7 1 1/2	1.734	10 1/2	21.7	1899.....	1 5 1/2	0.416	2 1/2	5.2
1872.....	6 1 1/2	1.592	10 1/2	19.8	1900.....	2 6	0.608	3 1/2	7.6
1873.....	6 7	2.432	1 2 1/2	29.2	1901.....	1 1 1/2	0.274	1 1/2	3.4
1874.....	1 10 1/2	1.429	1 2 1/2	17.9	1902.....	1 3	0.304	1 1/2	3.8
1875.....	6 0	1.460	9	18.3	1903.....	1 1 1/2	0.274	1 1/2	3.8
1876.....	5 5	1.318	8 1/2	16.5	1904.....	1 7 1/2	0.152	0 1/2	1.9
1877.....	5 8 1/2	1.389	8 1/2	17.4	1905.....	1 5 1/2	0.360	2 1/2	4.5
1878.....	5 2 1/2	1.272	7 1/2	15.9	1906.....	1 9	0.426	2 1/2	5.3
1879.....	5 0 1/2	1.227	7 1/2	15.3	1907.....	1 5 1/2	0.350	2 1/2	4.4
1880.....	4 7 1/2	1.130	8	14.1	1908.....	1 9 1/2	0.441	2 1/2	5.5
1881.....	2 10 1/2	0.699	4 1/2	8.7	1909.....	1 4 1/2	0.334	2 1/2	4.3
1882.....	2 8 1/2	0.665	4	8.2	1910.....	1 3	0.304	1 1/2	3.8
1883.....	3 0 1/2	0.796	4 1/2	9.9	1911.....	1 4 1/2	0.339	2 1/2	4.2
1884.....	2 5 1/2	0.596	3 1/2	7.5	1912.....	2 6 1/2	0.618	3 1/2	7.7
1885.....	2 2 1/2	0.553	3 1/2	6.7	1913.....	2 7 1/2	0.639	3 1/2	8.0
1886.....	2 3 1/2	0.556	3 1/2	7.0	1914.....	2 3 1/2	0.563	3 1/2	7.0
1887.....	1 9	0.426	2 1/2	5.3	1915.....	8 5 1/2	2.119	1 1 1/2	28.4
1888.....	1 9 1/2	0.436	2 1 1/2	5.4					

Voiliers.