

Serving Montreal for 80 Years

CORISTINE FURS

THE FINEST
QUALITY FURS
FOR
PARTICULAR PEOPLE
AT
MODERATE PRICES

Coristine Fur Stores

1241

PEEL STREET

OWNED AND OPERATED
BY

**JAMES
CORISTINE & CO.**
LIMITED

QUALITY FURS SINCE 1855

Remodelling by Experts

STORAGE WITH SECURITY

CORISTINE BUILDING

AND
SAINT NICHOLAS BUILDING

SPACIOUS OFFICES

CENTRALLY LOCATED
IN THE HEART
OF

Downtown
Montreal

AT
MODERATE RENTALS

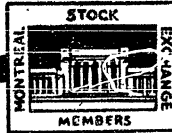
CONVENIENT TO ALL FINANCIAL,
INSURANCE AND SHIPPING
HEADQUARTERS

CORISTINE REALTIES
LIMITED

410 St. Nicholas Street

OPPOSITE THE
MONTREAL BOARD OF TRADE

*ALTERATIONS TO SUIT
TENANTS*



STOCKS BONDS COMMODITIES

**BOUGHT and SOLD
ON A STRICTLY COMMISSION BASIS**



INVESTMENT SERVICE

Our Statistical Department will, without obligation, carry out a survey of investor's security holdings.

STATISTICAL SERVICE

Our "Monthly Review" and "Corporate Analyses" are available to all interested investors without obligation.

R. MOAT & CO.

ESTABLISHED 1863

**Members Montreal Stock Exchange
Members Montreal Curb Market
Members Canadian Commodity Exchange**

Montreal Offices

**264 HOSPITAL STREET
and
MOUNT ROYAL HOTEL**

Telephone MARquette 1363

Cable Address: MOAT

Comment Profiter de Notre Bibliothèque d'Annuaire

Vous pouvez faire une visite à n'importe quelle ville du pays en quelques minutes en consultant l'annuaire de cette ville qui se trouve dans notre bibliothèque d'annuaire.

Car l'annuaire d'une ville est la ville elle-même, complète en un volume compact et bien indexé. Ce que vous trouvez dans votre propre annuaire, vous le trouverez dans l'annuaire d'une autre ville—s'il est publié par un autre membre de l'association des éditeurs d'annuaire de l'Amérique du Nord.

SERVEZ-VOUS DE LA BIBLIOTHÈQUE D'ANNUAIRES

Si vous connaissez le nom d'une compagnie ou d'une personne et la ville dans laquelle elle se trouve, mais ne pouvez vous souvenir de l'adresse de la rue;

Si vous ne pouvez vous rappeler le nom réel d'une compagnie ou si vous avez oublié les initiales d'une personne;

Si vous désirez avoir les noms et les titres des fonctionnaires municipaux, provinciaux ou fédéraux dans une autre partie du pays;

Si vous avez besoin des noms des banques, des agents d'immeubles, des avocats, ou d'autres maisons ou individus faisant affaires dans une autre ville;

Où si vous avez besoin de tous autres genres de renseignements que l'on trouve seulement dans les annuaires des différentes villes—la bibliothèque d'annuaire la plus rapprochée est à votre service.

Les bibliothèques d'annuaire sont une suite naturelle des besoins commerciaux et sociaux qui ont été anticipés et auxquels ont répondu John Lovell & Son, Limited et les éditeurs d'annuaire qui sont associés avec cette compagnie.

SERVICE D'URGENCE

Dans les cas d'urgence, les bibliothèques d'annuaire ont rendu des services inestimables aux personnes ayant besoin du nom d'un médecin, d'un avocat ou d'un notaire dans un endroit rapproché ou éloigné. Les annuaires des villes, grandes comme petites, sont gardés en casiers pour référence rapide. La preuve qu'on les apprécie se constate par le grand nombre de lettres d'appréciation qui nous parviennent continuellement. Les voyageurs de commerce et les touristes les trouvent particulièrement utiles.

Tous les jours, par tout le pays, des milliers de personnes consultent ces bibliothèques et, en sus de l'aide qu'ils leur donnent personnellement, les annuaires dans la collection sont une bonne publicité pour leur propre ville et leurs industries.

De la même façon, les annonceurs individuels dans ces divers annuaires profitent d'une augmentation de distribution que leur annonce dans l'annuaire et dans les affaires classifiées reçoit de ce système de bibliothèque, qui place les annuaires dans tout le pays pour renseigner ceux qui en ont besoin. En un mot, ce système nationalise un service qui n'était autrefois que purement local.

Comme référence, l'annuaire moderne va de pair avec le dictionnaire et l'encyclopédie. Des siècles avant l'invention du téléphone, l'annuaire avait conquis sa place comme élément essentiel de la vie sociale et commerciale du peuple.

Il a acquis encore plus d'importance et de prestige à mesure que les relations de l'homme avec son voisin devenaient plus complexes.

La première impression avec caractères mobiles dans la langue anglaise a été faite à Londres en 1477. Les journaux ont commencé à paraître au début du dix-septième siècle—le même que le premier annuaire réel, qui a été publié à Londres, Angleterre en 1640. Avant cette date, il existait une publication qu'on ne pouvait guère appeler un annuaire. Il a été publié en 1595 pendant la règne de la reine Elizabeth et avait pour titre "The names of all such Gentlemen of Accompts as were residing within the City of London."

Paris a connu son premier annuaire en 1691; Liverpool, Angleterre, en 1766; Dublin, Irlande, en 1770; Edinbourg, Ecosse, en 1773; Hambourg, Allemagne, en 1787; Philadelphie, Penn., en 1785; New-York, N.Y., en 1786, ensuite Boston, Mass., en 1789 et Baltimore, Md., en 1796.

Une des grandes difficultés de la publication d'un annuaire au début était le manque des numéros sur les maisons. A cause de cette lacune, plusieurs maisons étaient connues sous les noms de "The Black Bear," "The White Swan," "The Six Golden Lights"—ou on mentionnait qu'elles étaient situées sur telle route, à côté de l'orfèvre.

Ce n'est qu'en 1800 que le numérotage des maisons devint général. On a eu à résoudre graduellement un bon nombre de difficultés jusqu'à ce que le système actuel soit adopté. Les éditeurs d'annuaire ont toujours été—et sont encore—de beaucoup d'aide aux autorités dans la solution du problème du numérotage des maisons.

Aujourd'hui, l'annuaire a sa place à part. Il comprend en un seul volume les noms, les adresses, des faits et des renseignements sur une ville qui ne peuvent se trouver ailleurs. Il est devenu aussi nécessaire au progrès et au développement d'une ville en général que tout ce qui touche à son principe fondamental—c'est-à-dire aux citoyens eux-mêmes.

JOHN LOVELL & SON LIMITED

Éditeurs d'annuaire depuis 1835

423 à 429 RUE ST-NICOLAS, MONTRÉAL

How to use our Directory Library

You can make a trip to almost any City in the Country in a few minutes by consulting the City Directory of that City, which is on file in our Directory Library.

For the City Directory is the City, complete in one condensed well-indexed volume. What you can find in your own City Directory you can find in the City Directory of another City—if it is the publication of some other member of the Association of North American Directory Publishers.

USE THE DIRECTORY LIBRARY

When you know a firm's or a person's name and the city where located, but cannot remember the street address;

When you cannot recall a concern's style of name or have forgotten some person's initials;

When you want the names and titles of City, Provincial or Federal Officials in another part of the country;

When you need the names of banks, real estate men, a lawyer or another business group or individual in another city;

Or innumerable other kinds of information found only in City Directories—the nearest Directory Library is at your service.

Directory Libraries are the natural result of a commercial and social need anticipated and fulfilled by John Lovell & Son, Limited and affiliated Directory Publishers.

EMERGENCY SERVICE

In emergencies Directory Libraries have been of inestimable worth to persons in need of the name of a Doctor, Lawyer or Notary in some nearby or distant locality.

Directories of both large and small cities are kept on file for quick reference. That they are valued is evident by the numerous letters of commendation which are continually reaching us. Travelling salesmen and tourists find them especially helpful.

Every day all over the country, thousands of people are consulting these Libraries, and aside from their personal assistance, the Directories in the collection are good advertising for their respective cities and their industries.

Likewise the individual advertisers in the various books profit by the increased distribution which their Directory Advertising and Classified References receive through this Library plan, which places Directories throughout the country to direct those who need them. In other words, it nationalizes a service which formerly was only local in its use.

As a work of reference the modern City Directory is on a par with the Dictionary and the Encyclopedia. Centuries before the telephone came into existence the City Directory had earned its place as an essential to the social and commercial activities of the people.

It gained in prominence and prestige as the relations of man with his neighbor became more complex.

The first printing from movable type in the English language was done in London in 1477. Newspapers appeared in the early part of the seventeenth century—as did also the first real City Directory, which was published in London, England, in 1640. Prior to this there was a publication hardly called a Directory. It was issued in 1595 during the reign of Queen Elizabeth, and entitled "The names of all such Gentlemen of Accompts as were residing within the City of London."

Paris had its first Directory in 1691; Liverpool, England, in 1766; Dublin, Ireland, 1770; Edinburgh, Scotland, 1773; Hamburg, Germany, 1787; Philadelphia, Pa., 1785; New York City, N.Y., 1786, followed by Boston, Mass., 1789, and Baltimore, Md., in 1796.

One of the difficulties of Directory publishing in the early period was the lack of house numbers. Because of this, many houses were known as "The Black Bear," "The White Swan," "The Six Golden Lights"—or on such and such a road next door to the Goldsmith's.

It was not until 1800 that house numbering became general. Difficulties had to be overcome gradually until the present system was evolved. Directory publishers have always been—and still are—of great assistance to the authorities in the house numbering problem.

To-day the City Directory occupies a place peculiarly its own. It supplies in one volume names, addresses, facts and information about a city not to be had elsewhere. It is as necessary to the progress and development of a city generally as anything naturally could be which deals with such a fundamental—as the citizens themselves.

JOHN LOVELL & SON LIMITED

Publishers of Directories Since 1835

423 to 429 ST. NICHOLAS STREET, MONTREAL

Cette publication est produite par un membre de
l'Association des Éditeurs d'Annuaire
 de l'Amérique du Nord



Vous êtes ainsi assurés du service ultime que l'art et l'exactitude peuvent produire sous forme d'annuaire ou d'autres sources de référence.

Les principes suivants, adoptés au début de l'association des éditeurs d'annuaire de l'Amérique du Nord en 1898 et qui ont été strictement observés pendant toutes ces années, sont votre garantie d'un service d'annuaire satisfaisant.

L'éditeur d'un annuaire devrait consacrer ses meilleurs efforts à la cause de l'amélioration des affaires et des services sociaux et, à cette fin, il s'engage:

1. A considérer d'abord l'intérêt de celui qui doit se servir du volume.
2. De soutenir et de chercher la vérité, l'honnêteté et l'exactitude en tous points.
3. D'éviter un dédoublement possible d'inclure en erreur dans les inscriptions, en tentant de classer chaque compagnie sous le titre qui la décrit le mieux et en considérant toute inscription supplémentaire comme de la publicité qui doit être payée aux taux réguliers.
4. De porter de plus en plus à la connaissance du public ce que contiennent les annuaires; d'étudier les besoins du public et de faire les annuaires de façon à y satisfaire; de reviser et de standardiser les méthodes et les classifications, de façon à ce qu'on puisse facilement trouver ce que l'on veut et que l'annuaire rende le plus de services possibles comme livre de

référence d'affaires et sociale et comme guide de l'acheteur et du vendeur.

5. De refuser toute annonce qui tente à tromper ou qui n'est pas conforme à l'intégrité commerciale.
6. De ne solliciter les souscriptions et les annonces que sur les mérites des publications.
7. D'éviter les fausses représentations directement ou implicitement en ce qui concerne la circulation, comptant plutôt sur l'accessibilité aux chercheurs que sur le nombre de copies vendues pour établir la valeur au point de vue de publicité.
8. De coopérer avec les organisations approuvées et les individus produisant une publicité créative.
9. D'éviter la concurrence malhonnête.
10. De déterminer quelle est la fonction la plus noble et la plus utile des annuaires pour le bien public et de tenter de toutes les manières légitimes d'accomplir cette fonction.

JOHN LOVELL & SON, LIMITED
 ÉDITEURS ET IMPRIMEURS

Établis en 1835

MONTREAL

This publication is the product of a member of the Association of North American Directory Publishers



Thus assuring you the ultimate service that skill and care can produce in the way of Directories or other reference media.

The following "Standards of Practice," adopted at the inception of the Association of North American Directory Publishers in 1898, and strictly adhered to over the years, is your guarantee of satisfactory Directory Service.

The publisher of a Directory should dedicate his best efforts to the cause of business uplift and social service, and to this end pledges himself:

1. To consider, first, the interest of the user of the book.
2. To subscribe to and work for truth, honesty and accuracy in all departments.
3. To avoid confusing duplication of listings, endeavoring to classify every concern under the one heading that best describes it, and to treat additional listings as advertising, to be charged for at regular rates.
4. To increase public knowledge of what Directories contain; to study public needs and make Directories to supply them; to revise and standardize methods and classifications, so that what is wanted may be most easily found, and the Directory be made to serve its fullest use

as a business and social reference book and director of buyer and seller.

5. To decline any advertisement which has a tendency to mislead or which does not conform to business integrity.
6. To solicit subscriptions and advertising solely upon the merits of the publications.
7. To avoid misrepresentation by statement or inference regarding circulation, placing the test of reference publicity upon its accessibility to seekers, rather than on the number of copies sold.
8. To co-operate with approved organizations and individuals engaged in creative advertising work.
9. To avoid unfair competition.
10. To determine what is the highest and largest function of Directories in public service, and then to strive in every legitimate way to promote that function.

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

PUBLISHERS AND PRINTERS

Established 1835

MONTREAL

ONE HUNDRED YEARS

In the Printing Business at

423-429 ST. NICHOLAS STREET, MONTREAL

BOOKLETS

BINDING

FOLDERS

RULING

LEAFLETS

ART PROCESS
EMBOSSING

CATALOGUES

GENERAL
PRINTING

CALENDARS

DISPLAYS

DIRECT SALES
CAMPAIGNS

COLOUR
PRINTING



JOHN LOVELL & SON, LIMITED

ESTABLISHED 1835

PRINTERS

PUBLISHERS

CIRCULATION

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

HAS A WIDE DISTRIBUTION.

Besides being subscribed for by the principal towns and cities of Canada, it is constantly on view in the following places in the British Empire, Europe and the United States.

BRITISH EMPIRE

AUCKLAND, N.Z.
CALCUTTA, INDIA
CORK, IRELAND
DUBLIN, IRELAND
GLASGOW, SCOTLAND
KINGSTON, JAMAICA
LIVERPOOL, ENGLAND
LONDON, ENGLAND
MANCHESTER, ENG.
MELBOURNE, AUSTRALIA
PORT-OF-SPAIN, TRINIDAD
SOUTHAMPTON, ENG.

EUROPE

BERLIN, GERMANY
BOULOGNE, FRANCE
BRUSSELS, BELGIUM
COPENHAGEN, DENMARK
LE HAVRE, FRANCE
LIBGE, BELGIUM
LYON, FRANCE
MADRID, SPAIN
MILAN, ITALY
NAPLES, ITALY
PARIS, FRANCE
PRAGUE, CZECHO-SLO'IA
REIMS, FRANCE
ROTTERDAM, HOLLAND
ROME, ITALY
VENICE, ITALY

MEXICO

MEXICO CITY, MEXICO

ORIENT

TOKYO, JAPAN
SHANGHAI, CHINA

SOUTH AMERICA

BUENOS AIRES, ARGENTINE
RIO DE JANEIRO, BRAZIL

UNITED STATES

AKRON, OHIO
ALBANY, N.Y.
AMSTERDAM, N.Y.
ANN ARBOR, MICH.
ARCADIA, FLA.
ASTORIA, ORE.
ATLANTA, GA.
ATLANTIC CITY, N.J.
ATTLEBORO, MASS.
AUBURN, N.Y.
AUSTIN, TEX.
BALTIMORE, MD.
BANGOR, ME.
BARRE, VT.

BATAVIA, N.Y.
BATTLE CREEK, MICH.
BAY CITY, MICH.
BEAUMONT, TEX.
BELLOWS FALLS, VT.
BENNINGTON, VT.
BERLIN, N.H.
BIRMINGHAM, ALA.
BOSTON, MASS.
BRATTLEBORO, VT.
BRIDGEPORT, CONN.
BRISTOL, CONN.
BUFFALO, N.Y.
BURLINGTON, N.J.
BURLINGTON, VT.
BULTER, PA.
CAMBRIDGE, MASS.
CANTON, OHIO
CARTHAGE, N.Y.
CASPER, WYOMING
CHARLESTON, W.VA.
CHENYENNE, WYOMING
CHICAGO, ILL.
CHILLICOTHO, OHIO
CINCINNATI, OHIO
CLARKSBURG, W.VA.
CLEARFIELD, PA.
CLEARWATER, FLA.
CLEVELAND, OHIO
COLORADO SPRINGS, COL.
COLUMBUS, GA.
COLUMBUS, OHIO
CORNING, N.Y.
CORTLAND, N.Y.
DALLAS, TEX.
DAYTON, OHIO
DAYTON, FLA.
DAVENPORT, IA.
DELAND, FLA.
DETROIT, MICH.
DOVER, N.H.
DULUTH, MINN.
DURHAM, N.C.
EAST LIVERPOOL, OHIO
ELMIRA, N.Y.
EL PASO, TEX.
ERIE, PA.
EUSTIS, FLA.
EVANSTON, ILL.
EVANSVILLE, IND.
FAIRMONT, W.VA.
FALL RIVER, MASS.
FARGO, N.D.
FITZBURG, MASS.
FINLAY, OHIO
FLINT, MICH.
FORT MYERS, FLA.
FORT WAYNE, IND.
FORT WORTH, TEX.
FULTON, N.Y.
GALVESTON, TEX.
GARY, IND.
GENEVA, N.Y.

GLEN FALLS, N.Y.
GLOUCESTER, MASS.
GLOVERSVILLE, N.Y.
GRAND FORKS, N.D.
GRAND RAPIDS, MICH.
GREAT FALLS, MONT.
GREEN BAY, WIS.
GREENFIELD, MASS.
GREENSBORO, N.C.
HAMILTON, OHIO
HAMMOND, IND.
HARRISBURG, PA.
HARTFORD, CONN.
HAVERHILL, MASS.
HELENA, MONT.
HOLYOKE, MASS.
HONOLULU
HOUSTON, TEX.
HUNTINGDON, W.VA.
INDIANAPOLIS, IND.
IRONTON, OHIO
ITHACA, N.Y.
JACKSON, MICH.
JACKSONVILLE, FLA.
JAMESTON, N.Y.
JERSEY CITY, N.J.
JOHNSTON, PA.
JOHNSTOWN, PA.
JOLIET, ILL.
KALAMAZOO, MICH.
KANSAS CITY, KAN.
KANSAS CITY, MO.
KEY WEST, FLA.
KINGSTON, N.Y.
LAKELAND, FLA.
LANCASTER, OHIO
LANCASTER, PA.
LAWRENCE, MASS.
LEWISTON, ME.
LIMA, OHIO
LINCOLN, NEB.
LOCKPORT, N.Y.
LORAIN, OHIO
LOS ANGELES, CAL.
LOUISVILLE, KY.
LOWELL, MASS.
LYNCHBURG, VA.
LYNN, MASS.
MACON, GA.
MADISON, WIS.
MALONE, N.Y.
MANCHESTER, CONN.
MANCHESTER, N.H.
MANKATO, MINN.
MARION, OHIO
MASSILLON, OHIO
MEADVILLE, PA.
MEMPHIS, TENN.
MERIDEN, CONN.
MIAMI, FLA.
MICHIGAN CITY, IND.
MILWAUKEE, WIS.

MINNEAPOLIS, MINN.
MINOT, N.D.
MOBILE, ALA.
MONTGOMERY, ALA.
MUSKOGON, MICH.
NASHUA, N.H.
NASHVILLE, TENN.
NEWARK, N.J.
NEWARK, OHIO
NEW BRITAIN, CONN.
NEWBURGH, N.Y.
NEW BEDFORD, MASS.
NEW HAVEN, CONN.
NEW LONDON, CONN.
NEW ORLEANS, LA.
NEWPORT, R.I.
NEWPORT NEWS, VA.
NEW ROCHELLE, N.Y.
NEW YORK, N.Y.
NIAGARA FALLS, N.Y.
NORTH ADAMS, MASS.
NORFOLK, VA.
NORRISTOWN, PA.
NORTHAMPTON, MASS.
OGDENSBURG, N.Y.
OAKLAND, CAL.
OCALA, FLA.
OKLAHOMA, OKLA.
OMAHA, NEB.
ONEIDA, N.Y.
ONEONTA, N.Y.
OSHKOSH, WIS.
PARKERSBURG, W.VA.
PASSAIC, N.J.
PATERSON, N.J.
PAWTUCKET, R.I.
PENSACOLA, FLA.
PETERSBURG, VA.
PHILADELPHIA, PA.
PHOENIX, ARIZ.
PITTSBURG, PA.
PLATTSBURG, N.Y.
PONTIAC, MICH.
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
PORTSMOUTH, N.H.
PORTSMOUTH, OHIO
POTTSVILLE, PA.
POUGHKEEPSIE, N.Y.
PROVIDENCE, R.I.
QUINCY, MASS.
RACINE, WIS.
RALEIGH, N.C.
READING, PA.
RICHMOND, VA.
ROCHESTER, N.Y.
ROCK ISLAND, ILL.
ROUSE POINT, N.Y.
ROCKLAND, ME.
RUTLAND, VT.
ST. AUGUSTINE, FLA.
ST. JOSEPH, MIS.
ST. LOUIS, MO.

ST. PAUL, MINN.
ST. PAUL, WIS.
ST. PETERSBURG, FLA.
SACRAMENTO, CAL.
SAGINAW, MICH.
SALEM, ORE.
SALT LAKE CITY, UTAH
SAN ANTONIO, TEXAS
SAN DIEGO, CAL.
SANDUSKY, OHIO
SAN FRANCISCO, CAL.
SAN JOSE, CAL.
SAULT STE. MARIE, MICH.
SCHENECTADY, N.Y.
SEATTLE, WASH.
SENECA FALLS, N.Y.
SIOUX CITY, IA.
SOUTH BEND, IND.
SCRANTON, PA.
SHAMOKIN, PA.
SHARAN, PA.
SOUTH NORWALK, CONN.
SPOKANE, WASH.
SPRINGFIELD, MASS.
SPRINGFIELD, OHIO
STAMFORD, CONN.
STOCKTON, CAL.
SUNBURY, PA.
SUPERIOR, WIS.
SYRACUSE, N.Y.
TACOMA, WASH.
TALLHASSEE, FLA.
TAMPA, FLA.
TAUNTON, MASS.
TERRE HAUTE, IND.
TEFFIN, OHIO
TOLEDO, OHIO
TOPEKA, KAN.
TRENTON, N.Y.
TROY, N.Y.
WACO, TEX.
WALTHAM, MASS.
WARREN, OHIO
WASHINGTON, D.C.
WATERBURY, CONN.
WATERLOO, N.Y.
WESTERLY, R.I.
WHBELING, W.VA.
WICHITA, KAN.
WICHITA FALLS, TEX.
WILKES-BARRE, PA.
WILMINGTON, DEL.
WILMINGTON, N.C.
WINONA, MINN.
WINTER HAVEN, FLA.
WOONSOCKET, R.I.
WORCESTER, MASS.
YONKERS, N.Y.
YORK, PA.
YOUNGSTOWN, OHIO

WEST INDIES

HAVANA, CUBA

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

PUBLISHED EVERY YEAR SINCE 1842

BY

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Established 1835

423 to 429 St. Nicholas Street, MONTREAL

ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL

1935-1936

CONTENANT

LES ANNUAIRES ALPHABETIQUE ET DES RUES

des MAISONS D'AFFAIRES et des CITOYENS du

“GREATER MONTREAL”

Comprenant

HAMPSTEAD
MACHINE
LASALLE
LONGUEUIL
MONT-ROYAL

MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-OUEST
MONTRÉAL-SUD
OUTREMONT
ST-LAMBERT

VERDUN
VILLE ST-LAURENT
VILLE ST-PIERRE
WESTMOUNT

AINSI QUE

L'ANNUAIRE COMPLET D'AFFAIRES

MEMBRE

93me volume



Prix \$28.00

IMPRIMÉ ET PUBLIÉ PAR

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Etablie en 1835

423-429, RUE ST-NICOLAS, MONTRÉAL

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

1935-1936

CONTAINING

ALPHABETICAL AND STREET DIRECTORIES

of BUSINESS FIRMS and CITIZENS in

GREATER MONTREAL

Including

LACHINE
LA SALLE
LONGUEUIL
MONTREAL EAST
MONTREAL SOUTH

MONTREAL WEST
OUTREMONT
ST. LAMBERT
TOWN OF HAMPSTEAD
TOWN OF MOUNT ROYAL

VERDUN
VILLE ST. LAURENT
VILLE ST. PIERRE
WESTMOUNT

AND

COMPLETE BUSINESS DIRECTORY

MEMBER



93rd Volume

Price \$28.00

PRINTED AND PUBLISHED BY

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Established 1835

423-429 ST. NICHOLAS STREET, MONTREAL

—43378*



Copyright, Canada, 1935, by John Lovell & Son, Limited, 423-429 St. Nicholas Street, Montreal.

19 JUN 1957

Extract from The Copyright Act of Canada

25. If any person knowingly

- (a) makes for sale or hire any infringing copy of a work in which copyright subsists; or
- (b) sells or lets for hire, or by way of trade exposes or offers for sale or hire any infringing copy of any such work; or
- (c) distributes infringing copies of any such work either for the purpose of trade or to such an extent as to affect prejudicially the owner of the copyright, or
- (d) by way of trade exhibits in public any infringing copy any such work; or
- (e) imports for sale or hire into Canada any infringing copy of any such work; he shall be guilty of an offence under this Act and be liable on summary conviction to a fine not exceeding ten dollars for every copy dealt with in contravention of this section, but not exceeding two hundred dollars in respect of the same transaction; or in the case of a second or subsequent offence either to such fine or to imprisonment with or without hard labour for a term of not exceeding two months.

2. If any person knowingly makes or has in his possession any plate for the purpose of making infringing copies of any work in which copyright subsists, or knowingly and for his private profit causes any such work to be performed in public without the consent of the owner of the copyright, he shall be guilty of an offence under this Act, and be liable on summary conviction to a fine not exceeding two hundred dollars or in the case of a second or subsequent offence, either to such fine or to imprisonment with or without hard labour for a term not exceeding two months.

3. The court before which any such proceedings are taken may, whether the alleged offender is convicted or not, order that all copies of the work or all plates in the possession of the alleged offender, which appear to it to be infringing copies or plates for the purpose of making infringing copies, be destroyed or delivered up to the owner of the copyright or otherwise dealt with as the court may think fit.—R.S.C. 1927, C. 32, S. 25.

This book is copyrighted by the Publishers.

Any infringement of this Act will be prosecuted to the full extent provided by Law.

Extrait de la Loi du Droit d'Auteur du Canada

25. quiconque, sciemment

- (a) confectionne en vue de la vente ou de la location, quelque exemplaire contrefait d'une oeuvre encore protégée;
- (b) vend ou met en location, ou commercialement met ou offre en vente ou en location un exemplaire contrefait d'une telle oeuvre;
- (c) met en circulation des exemplaires contrefaits, soit dans un but commercial soit de façon à porter préjudice au titulaire du droit d'auteur;
- (d) expose commercialement en public un exemplaire contrefait; ou
- (e) importe pour la vente ou la location, au Canada, un exemplaire contrefait d'une telle oeuvre, se rend, coupable d'une infraction prévue par la présente loi et sera passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende n'excédant pas dix dollars par exemplaire débité en contravention du présent article, et s'élevant au plus à deux cents dollars pour une seule et même affaire; la récidive sera punie de la même amende ou d'un emprisonnement de deux mois au maximum, avec ou sans travaux forcés.

2. Quiconque, sciemment, confectionne ou détient en sa possession une planche destinée à la fabrication d'exemplaires d'une oeuvre encore protégée, ou qui sciemment et dans un but de lucre personnel, fait exécuter ou représenter publiquement une telle oeuvre sans le consentement du titulaire du droit d'auteur, se rend coupable d'une infraction prévue par la présente loi et sera passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende de deux cents dollars au maximum; la récidive sera punie de la même amende ou d'un emprisonnement pouvant s'élever jusqu'à deux mois, avec ou sans travaux forcés.

3. La cour devant laquelle seront portées de telles poursuites pourra, peu importe que le contrefacteur présumé soit déclaré coupable ou non, ordonner que tous les exemplaires de l'oeuvre ou toutes les planches en la possession du contrefacteur présumé, reconnus par elle comme des exemplaires contrefaits ou comme des planches destinées à la fabrication d'exemplaires contrefaits, soient détruits ou remis entre les mains du titulaire du droit d'auteur, ou autrement traités, au gré de la cour.—R.S.C. 1927, C. 32, S. 25.

Les droits sur ce volume sont réservés par les éditeurs.

Toute infraction de cette loi sera l'objet d'une poursuite avec toute la rigueur de la loi.

JOHN LOVELL & SON LIMITED

Established 1835

Publishers of Directories since 1842

MONTREAL

CONTENTS

	PAGE
Preface	15
Introduction	17
Lovell's Miscellaneous Directory	35
Index to Lovell's Miscellaneous Directory	59b
Names of Streets and Avenues in Suburbs	62
Names and Boundaries of Wards in the City of Montreal	63
Lovell's Montreal Street Directory	67
Lovell's Montreal Alphabetical Directory	716
Names, Descriptions and Corporations of Cities and Towns included in Greater Montreal	2050
Lovell's Montreal Business Directory	2057
Index a la Classification des Affaires	2284
Names of Places in the British Empire, Europe and the United States where Lovell's Montreal Directory is circulated	9

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Préface	14
Introduction	16
Annuaire général de Lovell	34
Index de l'annuaire général de Lovell	59a
Noms des rues et avenues des municipalités suburbaines	62
Noms et limites des quartiers de la Cité de Montréal	63
Annuaire Montréalais des rues de Lovell	67
Annuaire alphabétique Montréalais de Lovell	716
Noms, descriptions et corporations des cités et villes comprises dans le Greater Montreal	2050
Annuaire Montréalais d'affaires classifiées de Lovell	2057
Index à la classification des affaires	2284
Noms des endroits dans l'Empire Britannique, l'Europe et les Etats-Unis ou l'annuaire Montréalais de Lovell est distribué	9

PRÉFACE

DE

L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL

Cette édition est celle de 1935-36 de l'annuaire Montréalais de Lovell, la 93^{ième} volume.

*Les différentes parties de ce travail qui ont donné satisfaction à nos clients dans des éditions précédentes se retrouvent dans celle-ci, et nous avons ajouté les renseignements suivants:

1. PROPRIÉTAIRES RESIDENTS indiqués dans l'Annuaire des Rues, quand le résident est propriétaire de sa demeure.
2. OCCUPATIONS—le nom de l'employeur est indiqué avec l'adresse de l'individu.
3. AJOUTES BILINGUES—Préface, Introduction et Annuaire Général complet en français.

La population estimée par les éditeurs que nous donnons dans cette préface est impressionnante car elle indique l'accroissement de la ville et du territoire dont Montréal est le centre.

L'introduction (pages 16 à 32) donne un aperçu bref de l'histoire de Montréal et les statistiques de l'industrie, du commerce et du transport.

Les noms des résidents de Lachine, Longueuil, Montréal-Est, Montréal-Sud, Montréal-Ouest, Outremont, St-Lambert, Hampstead, Mont-Royal, Verdun, Ville La Salle, Ville St-Laurent, Ville St-Pierre et Westmount se trouvent dans les annuaires des rues et alphabétique.

Les renseignements dans ce volume sont recueillis de porte en porte et sont compilés suivant un système résultant de longues années d'expérience et assurant un maximum d'exactitude. Quoique les éditeurs ne soient nullement responsables des erreurs qui peuvent se trouver dans ce volume, ils seront heureux qu'on porte à leur attention toutes inexactitudes afin qu'elles puissent être corrigées dans la prochaine édition.

L'ANNUAIRE GÉNÉRAL DE LOVELL (pages 34 à 59a) contient une quantité de renseignements utiles concernant le gouvernement, les institutions publiques, les cours etc.

Pour ce qui est de L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS DES RUES DE LOVELL (pages 67 à 713), on a pris beaucoup de soin afin que cette partie de l'annuaire soit complète et exacte dans tous les détails. Les noms des résidents sont entrés suivant les numéros des maisons sur les rues indiquées.

L'ANNUAIRE ALPHABÉTIQUE MONTRÉALAIS DE LOVELL, indiquant les noms des citoyens, des maisons d'affaires, des organisations commerciales, professionnelles et industrielles, couvrent les pages 716 à 2050.

L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS D'AFFAIRES CLASSIFIÉES DE LOVELL, imprimé sur papier jaune, suit la section alphabétique et, sur les pages 2057 à 2283, énumère les diverses occupations manufacturières, marchandes et professionnelles, compilées par ordre alphabétique sous des titres appropriés à la classe d'industrie ou de profession concernée. Dans une ville manufacturière comme Montréal, il existe un besoin réel pour ce genre de renseignements d'accès facile, et l'appréciation générale de ce service est rendue évidente par l'encouragement que l'annuaire reçoit dans les différents genres de commerce.

POPULATION

L'estimé des éditeurs de la population de la ville même est de 1,198,843, et si on y ajoute la population des endroits suivants: Lachine, Longueuil, Montréal-Est, Montréal-Sud, Montréal-Ouest, Hampstead, Mont-Royal, Outremont, St-Lambert, Ville La Salle, Ville St-Laurent, Ville St-Pierre, Verdun et Westmount, qui est de 172,059 (cet estimé nous est fourni par les municipalités suburbaines) LE GREATER MONTREAL a une population de 1,370,902.

ÉDITEURS
DE
L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL
CHAQUE ANNEE DEPUIS 1842

JOHN LOVELL & SON, LIMITED
ÉDITEURS
ÉTABLIE EN 1835
423-429 RUE ST-NICOLAS
MONTREAL, CANADA

NOTE DES ÉDITEURS:—Les renseignements contenus dans cet annuaire ont été recueillis à la source et sont compilés de façon à assurer le maximum d'exactitude.

Les éditeurs ne peuvent garantir et ne garantissent aucunement l'exactitude de tous les renseignements qui leur ont été fournis, non plus que l'absence complète d'erreurs ou d'omissions, ils ne peuvent donc assumer ni n'assument aucune responsabilité dans la matière.

Les éditeurs demandent instamment qu'on porte à leur attention toute inexactitude, afin qu'elle soit corrigée dans la prochaine édition.

*Les éditeurs attirent particulièrement l'attention du public sur les nouveaux titres qui sont énumérés ci-dessus et qui augmentent la valeur de ce volume.

PREFACE

TO

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

This is the 1935-36 edition of Lovell's Montreal Directory, the 93rd Volume.

*The several features of the work which have given satisfaction to our patrons in former issues have been retained, and the following have been added:

1. RESIDENTIAL OWNERSHIP is shown in the Street Directory where Citizens own their homes.
2. OCCUPATIONS—the firm employed by is listed with address of individuals.
3. BI-LINGUAL ADDITION—French Preface, Introduction, and a complete Miscellaneous Directory.

The Publishers' estimate of population presented in this Preface is impressive as indicating the growth of the City and of the territory of which Montreal is the centre.

The Introduction (pages 17 to 33) gives a brief outline of the history of Montreal and statistics of its trade, commerce and transportation facilities.

The names of the residents of Lachine, Longueuil, Montreal East, Montreal South, Montreal West, Outremont, St. Lambert, Town of Hampstead, Town of Mount Royal, Verdun, Ville La Salle, Ville St. Laurent, Ville St. Pierre and Westmount will be found in the Street and Alphabetical Directories.

The information in this book is gathered by actual door-to-door canvass, and is compiled by a system developed from long years of experience, which ensures maximum accuracy. While the Publishers will in no way be held responsible for any errors that may occur, they will appreciate having any inaccuracies brought to their attention, that they may be corrected in the next edition.

LOVELL'S MISCELLANEOUS DIRECTORY (pages 35 to 59b) contains a fund of valuable information respecting the Government, Public Institutions, Courts, etc.

LOVELL'S MONTREAL STREET DIRECTORY (pages 67 to 713). Much care has been taken to make this feature of the Directory complete and accurate in every detail. Names of residents are numerically arranged on the streets shown.

LOVELL'S MONTREAL ALPHABETICAL DIRECTORY of citizens, business concerns, commercial, professional and industrial organizations extends through pages 716 to 2050.

LOVELL'S MONTREAL BUSINESS DIRECTORY, printed on yellow paper, follows the Alphabetical section, and on pages 2057 to 2283 sets forth the various manufacturing, mercantile and professional occupations, compiled in alphabetical order under headings appropriate to the class of industry pursued or profession followed. In a manufacturing city like Montreal the need for this kind of information readily at hand is very great, and the general appreciation of this is evidenced by the patronage the Directory enjoys in many and varied lines of trade.

POPULATION

The Publishers' estimate of the population of the City proper is 1,198,843, and, adding the population of the following places: Lachine, Longueuil, Montreal East, Montreal South, Montreal West, Town of Hampstead, Town of Mount Royal, Outremont, St. Lambert, Ville La Salle, Ville St. Laurent, Ville St. Pierre, Verdun and Westmount, 172,059 (this estimate is supplied us by the Suburban Municipalities) GREATER MONTREAL has a population of 1,370,902.

PUBLISHERS
OF
LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY
EVERY YEAR SINCE 1842

JOHN LOVELL & SON, LIMITED
PUBLISHERS
ESTABLISHED 1835
423-429 ST. NICHOLAS STREET
MONTREAL, CANADA

PUBLISHERS' NOTE:—The information in this Directory is gathered by an actual canvass and is compiled in a way to insure maximum accuracy.

The publishers cannot and do not guarantee the correctness of all information furnished them nor the complete absence of errors and omissions, hence no responsibility for same can be or is assumed.

The publishers earnestly request the bringing to their attention of any inaccuracy so that it may be corrected in the next edition.

*Particular attention is requested by the Publishers to the new features, listed above, which tend to increase the value of this publication.

INTRODUCTION

— A —

L'ANNUAIRE MONTREALAIS DE LOVELL POUR 1935-36

HISTOIRE DE MONTREAL COMME CENTRE FERROVIAIRE

Montréal tient son nom de Mont-Royal ou Mont-Réal, le titre donné à cette élévation par Jacques Cartier, qui a découvert Hochelaga en 1535. L'année de son exploration du fleuve Saint-Laurent, probablement jusqu'au rapide qu'on appelle aujourd'hui Lachine. La montagne, de 769 pieds de hauteur, s'élève majestueusement au milieu de l'île, qui est la plus grande du groupe d'îles formées par la rencontre de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent. Cette île a 30 milles de longueur et de 7 à 10 milles de largeur et une superficie de 194 milles carrés. La municipalité actuelle couvre plus de 32,155 acres ayant, par annexion, surtout en 1883, grandi de 5,000 acres qu'elle était en 1860. Elle occupe en quart de l'île et a une superficie de 50 milles carrés.

Son progrès est dû à sa position de plus grand port intérieur au monde. Elle se trouve au pied des grands systèmes de navigation et de canaux d'eau douce du Dominion du Canada et même des tributaires des Grands Lacs aux États-Unis sur une distance d'environ 1,600 milles. Elle est à la tête de la navigation océanique Atlantique, étant à environ 1,000 milles de la mer sur le Saint-Laurent. La distance de Montréal à Liverpool est de 2,747 milles, de 372 milles moindre que de New-York. Le voyage par eau à New-York se fait par la rivière Richelieu, le lac Champlain, le lac Georges et la rivière Hudson. De cette façon, les vaisseaux intérieurs, les vaisseaux côtiers et les transatlantiques remplissent le port de Montréal.

Montréal est aussi un grand centre de transport par voie ferrée, par route pour les automobiles et par ponts. Les deux plus grands systèmes ferroviaires du monde ont ici leurs terminus, le Canadien du Pacifique, avec 21,200 milles de voie et le Canadian National avec 23,700. Montréal, étant le centre d'un système de bonnes routes, peut-être considéré comme lieu de stationnement pour les automobiles de l'Amérique du Nord.

Pour compléter l'histoire statistique qui suit de notre cité moderne d'aujourd'hui, quelques faits historiques indiqueront les principales caractéristiques du progrès de la cité comme centre de transport et commercial.

À cette fin, le site de Montréal était bien choisi car, à la bourgade d'Hochelaga visitée par Jacques Cartier, les indiens avaient construit une ville fortifiée sur la pente du Mont-Royal commandant les cours d'eau. En 1611 Champlain avait choisi la Place Royale (qui existe actuellement), au bord du fleuve, comme site de son poste commercial jusqu'à sa mort en 1635. En 1642, Chomedey de Maisonneuve, comme officier exécutif et gouverneur de la Société de Notre Dame de Montréal, corps religieux comprenant des membres du clergé et des laïques, fondé à Paris vers 1638, a choisi le même site et exécuté sa charte, ratifiée le 17 décembre 1640 par la compagnie des Cent Associés, consacrant presque toute l'île de Montréal à un établissement français permanent. Ce devait être un centre missionnaire pour l'évangélisation et la civilisation des indiens du territoire supérieur.

Les premiers colons environ 50, sont arrivés à Place Royale le 13 mai 1642. Un fort fut construit tout près et, dans son enceinte, tous vivaient dans une crainte terrible des Iroquois. On pensait que la colonie devrait retourner en France, mais un renfort en 1653 lui donna un nouvel essor et, à partir de ce temps la petite colonie devint une ville fortifiée où les exportateurs, les missionnaires, les traiteurs et les chefs de l'armée du régime français établirent leurs foyers ou leurs quartiers généraux. Les noms de certains de ceux qui demeuraient ici—La Salle, Duluth, Cadillac, Lemoine, D'Iberville, Jogues et autres—sont connus dans toute l'Amérique du Nord et donnent un caractère épique à l'histoire de ce continent.

La cité, à la fin de la lutte entre la France et l'Angleterre pour la suprématie de l'Amérique du Nord, capitula le 8 septembre 1760. Pendant la révolution américaine, la cité a été entre les mains des troupes du congrès depuis la capitulation le 13 novembre 1775 jusqu'à son évacuation par Benedict Arnold en juin 1776. À partir de ce moment, le commerce commença à se développer: la compagnie du Nord d'Ouest, traiteurs, s'établit à Montréal en 1783-4, la "XY" en 1795-1804, et les deux s'unirent à la compagnie de la baie d'Hudson en 1821. Les commerçants anglais s'étaient unis avant et pendant les dix dernières années du dix-huitième siècle. En 1804, la Phoenix Fire Insurance Company, la première compagnie d'assurances au Canada, commença à faire affaires. En 1809, le vaisseau "Accommodation" était construit par John Molson, de Montréal, pour la navigation intérieure, le second vaisseau sur les rivières de l'Amérique du Nord, et trois ans avant qu'il n'y ait de tels vaisseaux en Angleterre. La Banque de Montréal commença à faire affaires le 13 novembre 1817. Le Comité du Commerce, prédécesseur du Board of Trade de 1842, a été organisé en 1822. Le canal Lachine, commencé le 17 juillet 1821, a été complété en 1825. La première Commission du Havre a été nommée en 1830. En 1831, le "Royal William" a été pourvu de ses engins dans les cours de Bennett & Henderson, de la fonderie Sainte-Marie, Montréal et, en 1833, était le premier vaisseau à traverser l'Atlantique entièrement sous sa propre vapeur. En 1832, la Cité reçut sa première charte municipale, et fut dument constituée en corporation en 1840. En 1835, John Lovell fonda la compagnie qui publie encore le présent annuaire.

L'Année 1837 est mémorable pour la rébellion du Canada, avec Montréal comme centre, mais elle a vu aussi l'aurore de l'ère des chemins de fer au Canada quand la première ligne de 16 milles fut ouverte à la circulation entre Laprairie et Saint-Jean, de même que le premier éclairage au gaz le 2 novembre 1837, l'éclairage à l'huile ayant prévalu depuis 1815 et l'éclairage électrique n'étant introduit qu'en 1879. En 1842, Montréal était devenue la métropole commerciale et politique, mais elle perdit son prestige politique en 1849 quand une foule excitée brula les premiers bâtiments du Parlement d'Union. En 1847, s'établit la première communication télégraphique entre Montréal et Québec. En 1853, la navigation transatlantique fut ouverte par l'arrivée du "Genova" de la ligne Allan, le 3 mai. Le chemin de fer urbain s'ouvrit en 1861 et fut électrifié en 1892.

Le transport a été beaucoup aidé par la construction, en 1854-1859 du pont tubulaire Victoria sur le fleuve Saint-Laurent (une des merveilles du monde d'alors), remplacé par le pont du Jubilé Victoria en 1897-1900; le pont de Lachine a été construit en 1881-1886. Le nouveau pont Jacques-Cartier, d'une longueur de 2 milles et un huitième, ouvert en 1930, est reconnu comme étant d'une valeur inestimable pour tous comme moyen de communication avec la rive sud et aussi pour toute cette foule de personnes qui, en le traversant, peuvent jouir d'une vue sans pareille de la cité, du port et du fleuve Saint-Laurent. Le pont Honoré-Mercier, ouvert en 1934, raccorde la partie ouest de Montréal avec la rive sud à Caughnawaga.

En 1854, il y eut communication par chemin de fer jusqu'à Portland Maine, et, en 1856, jusqu'à Toronto. En 1857, il y eut une grande dépression commerciale, mais la grandeur actuelle de Montréal, préparée par l'ère ferroviaire et par le progrès de la navigation, devait bientôt se faire voir; car, après l'affaire "Trent" de 1861 et le commencement de la guerre civile américaine, Montréal grandit beaucoup en fournissant des marchandises aux deux factions, Nord et Sud. L'argent se gagnait facilement et circulait couramment. À partir de 1860, la cité qui ne couvrait alors que 5,000 acres, commença à grandir. Les marchands entrepreneurs de Montréal avaient bien établi leurs bases de transport.

La Confédération des provinces du Dominion du Canada en 1867 a solidifié la prospérité générale et Montréal a continué à aller de l'avant au point qu'elle est devenue une des grandes villes du monde, dont le port est le deuxième sur le continent, et un des centres de langue française les plus grands de l'univers. Son avenir est des plus brillants.

PREEMINENCE COMME PORT

Étant au point de rencontre du transport intérieur et océanique, Montréal occupe et continuera longtemps à occuper une position unique parmi les ports de ce continent. Ce port constitue ce qu'on pourrait appeler l'entonnoir par lequel doivent passer pour se rendre en Europe les moissons de millions d'acres de terre ensemencée de blé et de grain dans l'Ouest et les produits agricoles, minéraux et forestiers d'un grand pays qui n'est encore que dans son enfance. C'est un des ports modèles de l'univers ainsi qu'un des plus grands, ne cédant en grandeur sur ce continent qu'à New-York. Son outillage et ses facilités ne sont nulle part surpassés et on peut y transborder une cargaison de grain plus rapidement que dans n'importe quel autre port.

INTRODUCTION

TO

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY FOR 1935-1936

HISTORY OF MONTREAL AS A TRANSPORTATION CENTRE

Montreal gets its name from Mont-Royal or Mont-Réal, the title given this height by Jacques Cartier, who discovered Hochelaga in 1535, the year he explored the St. Lawrence River probably as far as the rapids, now called Lachine. The mountain, 769 feet high, stands nobly in the middle of an island, which is the largest of the group of islands formed by the confluence of the Ottawa and St. Lawrence Rivers. This island is 30 miles long and 7 to 10 miles wide, with an area of 194 square miles. The present municipality covers over 32,155 acres, having, by annexation, especially in 1883, grown from the 5,000 acres of 1860. It occupies one-quarter of the island and is 50 square miles in area.

Its growth is due to its position as the greatest inland port in the world. It is at the foot of the great fresh water navigation and canal systems of the Dominion of Canada and even of those tributary to the Great Lakes in the United States for about 1,600 miles. It is at the head of the Atlantic Ocean navigation, being about 1,000 miles up the St. Lawrence River from the open sea. The distance from Montreal to Liverpool is 2,747 miles, thus making the journey 372 miles less than from New York. The waterway to New York is by the Richelieu River, Lake Champlain, Lake George and the Hudson River. Thus inland craft, coasting vessels and Atlantic Liners fill the harbour and Port of Montreal.

Montreal is also a great centre of transportation by rail and by automobile highways and highway bridges. The two greatest railway systems of the world have their termini here, the Canadian Pacific Railway, with a mileage of over 21,200 and the Canadian National Railways, with a mileage of over 23,700. Montreal, being the centre of a system of good roads, is a parking place for the automobiles of North America.

In order to supplement the following statistical history of our modern city of to-day, a few historical facts will reveal the main lines of the growth of the city as a centre of transportation and commerce.

For this purpose, the site of Montreal was well chosen, for, at the Kingdom of Hochelaga visited by Jacques Cartier, the Indians had built a fortified town on the slope of Mount Royal to have command of the waterways. In 1611 Champlain chose Place Royale (that of to-day) at the water's edge for the site of his trading post till his death in 1635. In 1642, Chomedey de Maisonneuve, as the executive officer and governor of the Société de Notre Dame de Montréal, a religious body of clergy and laity founded in Paris about 1638, chose the same site and carried out its charter, ratified December 17th, 1640, by the Company of the 100 associates, conveying most of the Island of Montreal for the purpose of a French permanent settlement. It was to be a missionary centre for the evangelization and domiciliation of the Indians of the upper country.

The first colonists, about fifty, arrived at Place Royale on May 18th, 1642. Near by a fort was built and within it all lived in deadly fear of the Iroquois. It was thought the colony would have to return to France, but a reinforcement in 1653 gave it a new birth, and from that time on, the little colony grew into a fortified town and became the home or starting place of the explorers, missionaries, fur traders and war leaders of the French regime. The names of some of those who lived here—LaSalle, Duluth, Cadillac, LeMoynes, d'Iberville, Jogues, and others—are known to all North America, and lend romance to the story of this Continent.

The city, at the end of the struggle between France and England for supremacy of North America, capitulated on September 8th, 1760. During the American Revolution, the city was held by the Congress troops from the capitulation of November 13th, 1775, until evacuated by Benedict Arnold in June, 1776. After this trade began to develop: the Northwest Company, fur traders, was established at Montreal in 1783-4, the "X.Y." in 1795-1804, and both amalgamated with the Hudson's Bay Company in 1821. British traders were consolidated before and during the last decade of the eighteenth century. In 1804 the Phoenix Fire Insurance Company, the first insurance company in Canada, started here. In 1809 the S.S. "Accommodation" was built by John Molson, of Montreal, for river traffic, the second steamer on North American rivers, and three years before any such steamer plied in England. The Bank of Montreal opened for business on November 13th, 1817. The Committee of Trade, the predecessor of the Board of Trade of 1842, was organized in 1822. The Lachine Canal, begun on July 17th, 1821, was finished in 1825. The first Harbour Commission was appointed in 1830. In 1831 the "Royal William" was fitted with its engines in the yards of Bennett & Henderson, of St. Mary's Foundry, Montreal, and in 1833 it was the first vessel to cross the Atlantic entirely under its own steam. In 1832, the city received its first municipal charter, being properly incorporated in 1840. In 1835 John Lovell founded the firm who are still publishing this Directory.

The year of 1837 is memorable for the Civil Rebellion in Canada, with Montreal as its centre, but it also heralds the steam railway era in Canada with the first line of 16 miles opened between LaPrairie and St. John; and the first lighting by gas on November 2nd, 1837, oil lighting having prevailed from 1815, electric light being introduced in 1879. By 1842, Montreal had become the commercial and political metropolis, but it lost its political prestige in 1849 by a riotous crowd burning the first Union Parliament Buildings. 1847 saw the first telegraphic communication between Montreal and Quebec. In 1853 Atlantic navigation was opened by the arrival of the Allan Line S.S. "Genova" on May 3rd. The Street Railway was opened in 1861 and was transformed to electricity in 1922.

Transportation was enhanced by the building, in 1854-1859, of the Victoria Tubular Bridge across the River St. Lawrence (one of the wonders of the world at the time), succeeded by the Victoria Jubilee Bridge 1897-1900; and by the Lachine Bridge 1881-1886. The new Jacques Cartier Bridge, two and one-eighth miles in length, opened in 1930, is acclaimed as a worthy structure of inestimable value to all sections of the community as a connecting link to the South Shore, and to the ever-increasing throng of people who, in crossing over it, can enjoy an unequalled view of the City, the harbour and the St. Lawrence River. The Honore Mercier Bridge, opened in 1934, connects the west end of Montreal with the South Shore at Caughnawaga.

By 1854 there was railway communication to Portland, Maine, and by 1856 to Toronto. In 1857 there was a great commercial depression, but the modern growth of Montreal, prepared for by the railway era and by the enterprise in navigation, was soon to be evident; for after the "Trent" affair of 1861 and the beginning of the American Civil War, Montreal boomed by furnishing supplies to both North and South. Money was easy and circulated freely. From 1860 the city, then only 5,000 acres, began to expand. The enterprising merchants of Montreal had laid their bases of transportation well.

Confederation of the Provinces into the Dominion of Canada in 1867 consolidated the general prosperity, and Montreal has moved ahead steadily until it has become a world city, the second largest port on the continent, and one of the largest French-speaking centres of the world. It has a great future before it.

PROMINENCE AS A PORT

By reason of being at the junction of inland and ocean transportation Montreal occupies, and must long continue to occupy, an unique position among the ports of this continent. This port constitutes the funnel through which must pass to Europe the harvests from millions of acres of wheat and grain lands of the West and the agricultural, mineral and forest products of a great country still only in its infancy. It has become one of the model ports of the world as well as one of the largest, being second in size, on this continent, only to New York. Its equipment and facilities are nowhere surpassed and it can transfer a cargo of grain more speedily than any other port.

FACILITES D'EMMAGASINAGE ET DE MANUTENTION DU GRAIN

La capacité actuelle des élévateurs du port s'établit comme suit:

Elévateur à grain numéro 1	4,000,090 boisseaux
Elévateur à grain "B"	3,500,000 "
Elévateur à grain numéro 2	2,662,000 "
Elévateur à grain numéro 3 (y compris le nouvel agrandissement)	5,000,000 "
Total	15,162,000 "

En sus des facilités de manutention du grain que le système de transbordeur à courroie fournit, les commissaires ont installé un mécanisme pour le déchargement des wagons qui fonctionne de façon très satisfaisante.

Les machines, par un arrangement ingénieux et simple, soulèvent et en même temps renversent un wagon de grain de façon à le vider en moins de 10 minutes.

REVENU DES DOUANES ET DE L'ACCISE A MONTREAL

Etat comparatif des revenus perçus au port de Montréal par le ministère du revenu national—exercice financier du premier avril au 31 mars.

Année	Revenu des douanes	Taxes d'accise	Droits d'accise	Perceptions diverses	Revenu total	Océaniques	Tonnage
1934-35	\$26,429,512.26	\$25,687,144.70	\$27,596,525.94	\$81,226.02	\$79,794,408.92	1,855	5,007,523
1933-34	24,193,370.74	25,491,032.80	24,314,969.62	72,268.45	74,075,642.61	1,476	4,546,678
1932-33	25,655,151.12	19,253,410.89	27,005,022.15	85,694.13	71,999,278.29	1,274	4,250,426
1931-32	32,384,388.12	15,506,351.47	33,674,258.17	151,940.24	81,716,938.00	1,150	4,069,421
1930-31	36,292,851.41	11,782,807.68	40,093,259.99	138,850.21	88,307,769.29	1,197	4,434,589
1929-30	47,206,465.33	16,520,924.33	41,482,209.61	129,247.13	105,338,846.40	1,283	4,637,800
1928-29	45,970,896.36	20,155,464.42	39,219,159.37	116,661.96	105,462,181.21	1,607	5,494,062
1927-28	40,651,452.89	23,466,072.13	35,517,312.47	120,282.18	99,755,119.67	1,610	4,992,686
1926-27	39,627,296.89	25,338,158.74	30,817,445.25	110,076.35	95,892,977.23	1,421	4,221,730

PORT DE MONTREAL

Etat indiquant les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation, de la première arrivée et du dernier départ pour l'océan; ainsi que le plus grand nombre de vaisseaux dans le port en même temps pendant les dix dernières années.

Année	Ouverture de la navigation	Fermeture de la navigation	Première arrivée de l'océan	Dernier départ pour l'océan	Nombre maximum des vaisseaux dans le port en même temps			
					Océan		Intérieur	
					No.	Date	No.	Date
1925	10 Avril	10 Décembre	16 Avril	8 Décembre	62	19 Août	46	6 Octobre
1926	2 Mai	6 Décembre	3 Mai	6 Décembre	60	19 Mai	66	7 Septembre
1927	10 Avril	4/28 Janvier	12 Avril	6 Décembre	80	20 Octobre	44	1 Mai
1928	26 Avril	6/29 Janvier	26 Avril	9 Décembre	61	19 Novembre	43	13 Août
1929	10 Avril	10 Décembre	20 Avril	7 Décembre	53	3 Juillet	47	17 Octobre
1930	12 Avril	12 Décembre	21 Avril	12 Décembre	50	14 Mai	41	12 Septembre
1931	19 Mars	13 Décembre	15 Avril	11 Décembre	53	27 Mai	29	31 Octobre
1932	14 Avril	13 Décembre	18 Avril	17 Décembre	53	23 Novembre	49	2 Mai
1933	23 Mars	14 Décembre	14 Avril	6 Décembre	40	1 Novembre	34	15 Septembre
1934	28 Mars	8 Décembre	26 Avril	8 Décembre	42	5 Novembre	33	12 Juillet

SERVICES DE VAISSEAUX

Pendant 7 mois de l'année des services de vaisseaux fréquents et très efficaces sont maintenus entre Montréal et les ports comme de tout l'univers. Le Canada et l'Europe sont desservis à partir de la fin d'avril jusqu'à la fin de novembre, avec Montréal terminus canadien, par les lignes Canadien du Pacifique, Cunard White Star et Donaldson Atlantic qui offrent un service pour passagers directement à Liverpool, Londres, Southampton, Cherbourg, Havre, Anvers, Glasgow, Belfast, Cobh et Plymouth.

Le Saint-Laurent est un cours d'eau magnifique qui, il y a trois cents ans constituait la seule route de l'homme blanc dans l'intérieur du continent Nord-Américain et qui demeure non seulement un des principaux débouchés de ce riche domaine mais est aussi le principal passage de la route entre l'Europe, l'Orient et l'Australie, à cause de la jonction qu'il forme avec les services ferroviaires transcontinentaux et les ports de l'Océan Pacifique. Malgré qu'il soit situé dans les limites du Canada, ce cours d'eau a toujours été et continue d'être d'une utilité considérable au progrès et à la prospérité des Etats-Unis. Les facteurs importants de la suprématie possible de la route du Saint-Laurent sur la route de New-York comme débouchés à la métropole américaine sont (1) la distance plus courte entre Cherbourg et Québec, qui est de 2,730 milles contre 3,141 milles entre le port français et le port américain, de même que la distance de Liverpool, Southampton ou Cherbourg étant moindre à Montréal qu'à New-York, le temps épargné étant d'une demie journée pour le transatlantique le plus rapide; (2) les deux jours à l'abri passés sur les eaux de la route du Saint-Laurent et (3) un voyage rapide en chemin de fer de Québec ou de Montréal.

La flotte atlantique de la compagnie du Canadien du Pacifique comprend un total de 15 vaisseaux, dont 10 transportent des passagers et dont 5 sont des vaisseaux rapides de cargaison. Pendant l'hiver, depuis la fin de novembre jusque vers la fin d'avril, le terminus canadien des vaisseaux du Canadien du Pacifique est le port de Saint-Jean, N.B.

Le service rapide qu'offre le paquebot luxueux de 42,500 tonnes, l'Empress of Britain, mis en service en juin 1931 entre Cherbourg, Southampton et Québec, est d'une importance capitale pour le Canada. Ce magnifique paquebot de première classe détient actuellement le record transatlantique du monde, et incidemment le ruban bleu et continue encore à faire des voyages rapides entre ces deux ports. Le 16 juin 1932, l'Empress of Britain a fait la traversée de la Pointe-au-Père, où le pilote descend et où l'on prend la poste, à Cherbourg, dans le temps remarquable de quatre jours sept heures et trente deux minutes, brisant ainsi son propre record précédent. Incidemment ce record est approximativement de neuf heures moins que le record actuel entre Ambrose Light et Cherbourg sur la ligne de New-York.

L'Empress of Australia est aussi en service entre Québec, Cherbourg et Southampton.

Les quatre "Duchess" sont aussi exclusivement en service à Glasgow, Belfast et Liverpool. Le Montcalm, le Montclair et le Montrose vont aussi à ces ports mais on s'en sert surtout pour maintenir un service entre les ports canadiens et ceux de la Manche et du continent.

GRAIN STORING AND HANDLING FACILITIES

The present elevator capacity of the port may be set forth as follows:—

Grain Elevator No. 1.....	4,000,000 bushels
Grain Elevator "B".....	3,500,000 "
Grain Elevator No. 2.....	2,662,000 "
Grain Elevator No. 3 (including new extension).....	5,000,000 "
Total.....	15,162,000 "

In addition to the grain handling facilities afforded by the extensive conveyor belt system, the Commissioners have installed car dumping mechanism which operates in a most satisfactory manner.

The machines, by an ingenious and simple arrangement, raise and simultaneously tilt a carload of grain so as to completely empty it in less than ten minutes.

CUSTOMS AND EXCISE REVENUE AT MONTREAL

Comparative Statement of Revenues collected at the Port of Montreal by the Department of National Revenue—Fiscal Year, April 1st to March 31st.

Year	Customs Revenue	Excise Taxes	Excise Duty	Sundry Collections	Total Revenue	Ocean Vessels	Net Tonnage
1934-35...	\$26,429,512.26	\$25,687,144.70	\$27,596,525.94	\$81,226.02	\$79,794,408.92	1,855	5,007,523
1933-34...	24,193,370.74	25,491,033.80	24,314,969.62	72,268.45	74,075,642.61	1,476	4,546,678
1932-33...	25,655,151.12	19,253,410.89	27,005,022.15	85,694.13	71,999,278.29	1,274	4,250,426
1931-32...	32,384,388.12	15,506,351.47	33,674,258.17	151,940.24	81,716,938.00	1,150	4,069,421
1930-31...	36,292,851.41	11,782,807.68	46,093,259.99	138,850.21	88,307,769.29	1,197	4,434,589
1929-30...	47,206,465.33	16,520,924.33	41,482,206.61	129,247.13	105,558,846.40	1,283	4,637,836
1928-29...	45,970,896.36	20,155,464.42	39,219,159.37	116,661.06	105,462,151.21	1,607	5,494,062
1927-28...	40,651,452.89	23,466,072.13	35,517,312.47	120,282.18	99,755,119.67	1,610	4,982,686
1926-27...	39,627,296.89	25,338,153.74	30,817,445.25	110,076.35	95,892,977.23	1,421	4,221,730

HARBOUR OF MONTREAL

Statement showing the dates of the Opening and Closing of Navigation, the First Arrival and the Last Departure for Sea; also the greatest Number of Vessels in the Port at one time, during the past ten years.

Year	Opening of Navigation	Closing of Navigation	First Arrival from Sea	Last Departure for Sea	Greatest number of Vessels in Port at one time			
					Seagoing		Inland	
					No.	Date	No.	Date
1925.....	April 10	December 10	April 16	December 8	62	August 19	46	October 6
1926.....	May 2	December 6	May 3	December 6	60	May 19	66	September 7
1927.....	April 10	January 4/28	April 12	December 6	80	October 20	44	May 1
1928.....	April 26	January 6/29	April 26	December 9	61	November 19	43	August 13
1929.....	April 10	December 10	April 20	December 7	53	July 3	47	October 7
1930.....	April 12	December 12	April 21	December 12	50	May 14	41	September 12
1931.....	March 19	December 13	April 15	December 11	53	May 27	29	October 31
1932.....	April 14	December 13	April 18	December 7	53	November 23	49	May 2
1933.....	March 23	December 14	April 14	December 6	40	November 1	34	September 15
1934.....	March 28	December 8	April 26	December 8	42	November 5	33	July 12

STEAMSHIP SERVICES

For seven months in the year frequent and very efficient steamship services are maintained between Montreal and ports throughout the world. Canada and Europe is served from towards the end of April to the end of November, with Montreal as the Canadian terminal, by the Canadian Pacific, Cunard-White Star and Donaldson Atlantic lines, which operate passenger liners direct to Liverpool, London, Southampton, Cherbourg, Havre, Antwerp, Glasgow, Belfast, Cobh and Plymouth.

The St. Lawrence is a magnificent seaway, which three hundred years ago was the only white man's route into the interior of the North American Continent, and which not only still remains one of the principal gateways to that rich domain, but serves now as the chief stage in the route between Europe, the Orient and Australia through the connection it provides with the trans-continental railway services and the ports on the Pacific Ocean. While located within the borders of Canada, that waterway has been and continues to be of vital service to the progress and the prosperity of the United States. Important factors in the potential supremacy of the St. Lawrence Seaway over the New York route as a highway to the American Metropolis are (1) the shorter distance between Cherbourg and Quebec, which is 2,730 miles, as against 3,141 miles from the French to the American port, as well as either Liverpool, Southampton or Cherbourg being nearer to Montreal than is New York, the saving being a half a day's steaming by the fastest liner; (2) the sheltered two days spent on the waters of the St. Lawrence Seaway; and (3) a rapid railway journey from either Quebec or Montreal.

The Atlantic fleet of the Canadian Pacific Steamships comprises a total of 15 ships, 10 of which are passenger liners, and 5 fast cargo vessels. During the winter season, from the end of November to towards the end of April, the Canadian terminal of the Canadian Pacific liners is the port of Saint John, N.B.

The express service offered by the luxurious 42,500-ton, Empress of Britain, which commenced service in June, 1931, between Southampton, Cherbourg and Quebec, is of outstanding importance to Canada. This magnificent First Class Liner now holds the World's Trans-Atlantic record, and incidentally the Blue Ribbon, and still continues to set new fast times between these ports in both directions. On June 16, 1932, the Empress of Britain crossed from Father Point, where the pilot is dropped and mails taken on, to Cherbourg in the remarkable time of four days, seven hours and thirty-two minutes, breaking her own previous record. Incidentally, this is approximately nine hours less than the present record between Ambrose Light and Cherbourg on the New York service.

The Empress of Australia is also in service between Quebec, Cherbourg and Southampton.

The four Duchesses are almost exclusively in service to Glasgow, Belfast and Liverpool. The Montcalm, Montclare and Montrose also make sailings to these ports, but they are used mainly to maintain a service between Canadian and English Channel and Continental Ports.

Ces paquebots de la flotte de l'Atlantique du Canadien du Pacifique seront employés pour parfaire la cédule d'hiver de la compagnie pour traversées entre St-Jean, N.B., Halifax, N.E., et les ports d'Angleterre et du continent en 1935-36. Ce sont le Duchess of Atholl, le Duchess of Bedford, le Duchess of Richmond, le Duchess of York, le Montcalm le Montclare et le Montrose. Le premier départ sera le 6 décembre par le Duchess of Richmond.

Ces vaisseaux maintiennent aussi le service régulier par la route du Saint-Laurent, d'avril à novembre.

Un programme très élaboré de croisières a été préparé par le Canadien du Pacifique pour la saison 1935-36. La croisière mondiale sera faite par l'Empress of Britain. Cette croisière partira de New-York le 9 janvier 1936, traversant l'Atlantique et continuant par la Méditerranée, le canal de Suez et la Mer Rouge, traversant l'Océan Indien et revenant à New-York en passant par l'Orient, l'Océan Pacifique et le canal de Panama, le voyage prenant 130 jours et se terminant le 18 mai 1936. On fera escale en 31 ports de 23 pays, y compris la fameuse île de Bali.

Une nouvelle croisière, à la Méditerranée, en Afrique Est, en Afrique du Sud, en Amérique du Sud, aux Indes Occidentales ("5 croisières en une")—se fera par l'Empress of Australia partant de New-York le 25 janvier 1936 et prenant 95 jours. Les pays visités comprennent Madère, Monaco, Gibraltar, l'Italie, la Grèce, la Palestine, l'Égypte, Kenya, Tanganyika, l'Est Africain Portugais, l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Uruguay, le Brésil, Trinidad, la Jamaïque et Cuba.

L'Empress of Britain fera aussi une croisière du Jour de l'An: aux Indes Occidentales partant de New-York le 27 décembre 1935.

Le Duchess of Richmond fera une croisière des Indes Occidentales et de Panama, partant d'Angleterre en janvier 1936

De plus un programme complet de courtes croisières partant d'Angleterre a été préparé à des prix modérés.

Le service trans-pacifique que la compagnie maintient comprend les vaisseaux blancs "Empress" de l'Océan Pacifique voyageant régulièrement entre Vancouver et Victoria et Honolulu, Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai, Hong Kong et Manille.

L'Empress of Japan et l'Empress of Canada font le voyage de Vancouver et Victoria via Honolulu jusqu'à Yokohama en 13 jours et tous les records de vitesse trans-pacifique sont détenus par ces paquebots. L'Empress of Asia et l'Empress of Russia vont directement de Vancouver et Victoria à Yokohama en 10 jours. Ce sont les paquebots les plus grands et les plus rapides sur la route directe.

Les "Empress" du Pacifique offrent le choix de deux routes et ont le record pour la grandeur et la vitesse sur les deux routes.

Des taux réduits spéciaux pour l'été et pour voyage d'aller retour pour toute l'année en première classe et en classe touristique, pour l'Orient, via Honolulu ou directement, sont offerts entre Vancouver et Victoria et les ports orientaux.

Le Canadien du Pacifique est co-propriétaire de la Canadian Australasian Line avec la Union Steamship Company of New-Zealand. On maintient un service rapide par les paquebots Aorangi et Niagara entre Vancouver, Honolulu, Suva, Auckland, Nouvelle Zélande, et Sydney, Australie.

Le Canadien du Pacifique, avec son service ferroviaire transcontinental, ses services transatlantiques et trans-pacifiques, ses intérêts dans la Australasian Line, ainsi que ses arrangements spéciaux avec la ligne Peninsular & Oriental et autres lignes de Suez, offre des avantages tout à fait uniques en croisières autour du monde à des taux étonnamment peu élevés.

La compagnie Cunard White Star Limited maintient des services réguliers hebdomadaires pour passagers et fret entre le Canada et l'Europe—un départ chaque semaine de Montréal et Québec pour Plymouth, Havre et Londres; et aussi un départ chaque semaine pour Belfast, Liverpool et Glasgow en coopération avec la Donaldson Atlantic Line. Il y a des départs toutes les semaines de ces trois derniers ports et de Southampton et Havre. La saison de navigation sur le Saint-Laurent commence à la fin d'avril et dure jusqu'à la fin de novembre. Durant l'hiver les arrivées et les départs se font à Halifax. Des voyages spéciaux de Noël constituent les derniers départs de Montréal et les deux premiers départs de Halifax, avec excursions spéciales de Noël partant de ces ports et de St-Jean, N.B.

Les programmes de croisières de la Cunard White Star Limited pour l'année 1935-36 n'ont pas encore été établis au moment d'aller sous presse. Le Franconia partira pour sa croisière du tour de l'Hémisphère du Sud, de New-York le 7 janvier 1936, revenant à New-York le 29 mai 1936. L'itinéraire de cette croisière comprend plusieurs ports éloignés qui ne sont visités par aucun paquebot de croisières. Le taux minimum est de \$1,750.00 y compris les excursions sur terre, avec autres tours additionnels optionnels.

Pendant l'hiver, il y aura de courtes croisières aux Indes Occidentales de durées variées, des croisières de fin de semaine et des croisières de la Méditerranée de durées variées en partance de New-York.

Des croisières d'été de 1936 comprennent des visites au Cap Nord, aux Indes Occidentales, en Nouvelle Ecosse et au Golfe St-Laurent.

La Cunard White Star Limited et la Donaldson Atlantic Line ont la flotte alliée suivante:—

SERVICE CANADIEN:—Alaunia, Andania, Antonia, Aurania, Aseania, Ausonia, Athenia et Letitia.

SERVICE DE NEW-YORK:—Majestic, Berengaria Aquitania, Homeric, Georgic, Britannic, Franconia, Carinthia, Samaria Scythia, Laconia et le Queen Mary, maintenant en voie de construction et qui sera mis en service pendant l'été de 1936.

Des services de transport de marchandises sont maintenus de Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean à tous les ports ci-dessus et à Bristol; et aussi des ports des Etats-Unis sur l'Atlantique aux ports Européens ci-dessus. On offre aussi des facilités de transbordement à tous les ports du monde.

La Cunard White Star Limited au Canada est agent pour:—

BIBBY LINE:—Service d'Angleterre et du continent pour l'Égypte le Ceylan et Burma.

BLUE FUNNEL LINE:—Service d'Angleterre à Port Saïd, les Straits Settlements, la Chine, l'Afrique du Sud et l'Australie.

BLUE STAR LINE:—Service d'Angleterre et du continent à Madère et à l'Amérique du Sud.

COMMONWEALTH AND DOMINION LINE:—Service de New-York en Australie et en Nouvelle Zélande, via le canal de Panama.

HERBERTSON LINE:—Service d'Angleterre et du continent en Égypte et à Burma.

KHEDIWAL MAIL LINE:—Services comprenant l'Égypte, la Grèce, La Turquie, la Roumanie, la Chypre et la Syrie.

ORIENT LINE:—Services d'Angleterre et du continent pour l'Égypte, le Ceylan, l'Australie et la Nouvelle Zélande.

NIPPON YUSEN KAISHA LINE:—(Poste Japonaise) Service océanique trans-pacifique et par tout l'Extrême Orient.

De plus, toutes les autres compagnies de navigation dans tout l'univers sont représentées.

CANADA—ANTIPODES:—Ce service a été maintenu depuis de nombreuses années bon an mal an, par l'organisation du Canadien National. Les cédules les plus récentes tendent à l'établissement d'un service direct avec l'Australie ainsi qu'avec la Nouvelle-Zélande. Cependant, des traversées mensuelles régulières dans les deux directions sont faites par 7 cargos, arrivant et partant de Montréal en été, Halifax en hiver, venant et allant à des ports Australiens et Néo-Zélandais.

SERVICE CÔTIER DU PACIFIQUE:—Ce service comprend un voyage tous les 15 jours de Vancouver aux Îles de la Reine Charlotte et, au milieu de la saison d'été, un service hebdomadaire et bi-hebdomadaire aux ports sur la côte de la Colombie Britannique et de l'Alaska, y compris Ketchikan, Skagway et Juneau.

TRANSBORDÈMENTS POUR L'AMÉRIQUE LATINE:—Par transbordement à Cristobal, zone du canal de Panama, le Canadien National et plusieurs autres lignes de navigation de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud maintiennent un service régulier pour les manufacturiers et les importateurs canadiens et ceux des pays de l'Amérique latine qui désirent faire l'échange de marchandises par ce moyen de transport plus direct. Les vaisseaux du Canadien National faisant le service entre le Canada et les Antipodes échangent des cargaisons à ce point du canal avec des vaisseaux en partance pour ou arrivant du Mexique, du Nicaragua, de la Colombie, du Chili et des autres ports de l'Amérique du Sud et de l'Amérique Centrale.

La saison d'été dont il est question va de mai à novembre, y compris ces deux mois. La saison d'hiver comprend les autres mois. Les vaisseaux faisant le service du Canada aux Indes Occidentales par la route de l'est sont les paquebots Lady Nelson, Lady Hawkins, Lady Drake et les cargos Cornwallis, Chomedy et Colborne. Ces deux derniers sont pourvus de l'accommodation nécessaire pour environ 20 passagers (de croisière vagabonde) leur offrant le confort mais non le luxe habituel d'un transatlantique.

Seven liners of the Canadian Pacific Atlantic Fleet will be engaged on the Company's winter schedule of crossings between Saint John, N.B., Halifax, N.S., and British and Continental ports during the 1935-36 season. These are the Duchess of Atholl, Duchess of Bedford, Duchess of Richmond, Duchess of York, Montcalm, Montclare and Montrose. The first sailing on December 6 will be that of the Duchess of Richmond.

These ships are also used to maintain the regular service via the St. Lawrence Seaway, April to November.

An extensive cruise programme has again been prepared by the Canadian Pacific for the 1935-36 season. The World Cruise will be made by the Empress of Britain. This cruise will leave New York on January 9, 1936, crossing the Atlantic and continuing through the Mediterranean, the Suez Canal and the Red Sea, across the Indian Ocean, and back to New York via the Orient, the Pacific Ocean and the Panama Canal, occupying 130 days, and ending on May 18, 1936. Thirty-one ports in 23 countries will be visited, including the famous Island of Bali.

A new cruise—to the Mediterranean—East Africa—South Africa—South America—West Indies ("Five Cruises in One")—will be made by the Empress of Australia, leaving New York, January 25, 1936, and occupying 95 days. Countries visited will include Madeira, Monaco, Gibraltar, Italy, Greece, Palestine, Egypt, Kenya, Tanganyika, Portuguese East Africa, South Africa, Argentine, Uruguay, Brazil, Trinidad, Jamaica and Cuba.

The Empress of Britain will also make a New Year West Indies Cruise, sailing from New York, December 27, 1935.

The Duchess of Richmond will make a West Indies and Panama Cruise, sailing from England in January, 1936.

In addition to the foregoing there is a comprehensive programme of short cruises from England at moderate rates.

The Trans-Pacific service which the Company maintains comprises the White Empresses of the Pacific with regular sailings from Vancouver and Victoria to Honolulu, Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai, Hong Kong and Manila.

The Empress of Japan and Empress of Canada sail from Vancouver and Victoria via Honolulu to Yokohama in thirteen days and all Trans-Pacific speed records are held by these vessels. The Empress of Asia and Empress of Russia sail direct across the Pacific from Vancouver and Victoria to Yokohama in ten days flat. They are the largest and fastest liners on the direct route.

White Empresses of the Pacific offer the choice of two routes—record size and record speed on both.

Special reduced Summer and All-Year Round-Trip First Class and Tourist Class fares to the Orient via Honolulu or direct express are available from Vancouver and Victoria to Orient ports.

The Canadian Pacific shares joint ownership of the Canadian Australasian Line with the Union Steamship Company of New Zealand. A fast service is maintained by the liners Aorangi and Niagara between Vancouver, Honolulu, Suva, Auckland, New Zealand, and Sydney, Australia.

The Canadian Pacific with its trans-continental rail service, its Trans-Atlantic and Trans-Pacific services, its interest in the Canadian Australasian Line, coupled with special arrangements with the Peninsular and Oriental and other Suez Lines, offers unique advantages for independent round the world tours at surprisingly low fares.

Cunard White Star Limited maintains regular weekly passenger and freight services between Canada and Europe—a sailing every week from Montreal and Quebec to Plymouth, Havre and London; and also a sailing every week to Belfast, Liverpool and Glasgow in conjunction with Donaldson Atlantic Line. Westbound weekly sailings are from the three last named ports and from Southampton and Havre. The St. Lawrence season commences at the end of April and lasts until the end of November. During the winter, arrivals and departures are at Halifax. Special Christmas sailings are the last departures from Montreal and the first two December sailings from Halifax, with special Christmas excursions sailing from these ports and Saint John, N.B.

The Cunard White Star Limited Cruise programmes for the season of 1935-36 have not yet been settled at the time of going to press. The "Franconia" will sail on her 1936 Southern Hemisphere World cruise from New York on January 7, 1936, returning to New York on May 29, 1936. The itinerary of this Cruise includes many out-of-the-way ports not called at by any other Cruise Liner. The minimum rate is \$1,750.00 including shore excursions, with optional additional Tours.

During the winter there will be short cruises to the West Indies of varying durations, week-end cruises and Mediterranean cruises of varying duration from New York.

Summer cruises for 1936 are projected for visits to the North Cape, the West Indies, Nova Scotia and the Gulf of St. Lawrence.

The Cunard White Star Limited and Donaldson Atlantic Line allied fleet is as follows:—

CANADIAN SERVICE:—Alaunia, Andania, Antonia, Ascania, Aurania, Ausonia, Athenia and Letitia.

NEW YORK SERVICE:—Majestic, Berengaria, Aquitania, Homerica, Georgic, Britannic, Franconia, Carinthia, Samaria, Scythia, Laconia and "The Queen Mary" now being completed, which will be placed in service during the summer of 1936.

Freight services from Montreal, Quebec, Halifax, Saint John, to all above ports and to the Bristol Channel; also from United States Atlantic ports to the above European ports. Transhipment facilities to all ports of the world.

Cunard White Star Limited in Canada are agents for:—

BIBBY LINE:—Services from England and Continent to Egypt, Ceylon and Burma.

BLUE FUNNEL LINE:—Services from England to Port Said, Straits Settlements, China, South Africa and Australia.

BLUE STAR LINE:—Services from England and Continent to Madeira and South America.

COMMONWEALTH AND DOMINION LINE:—Services from New York to Australia and New Zealand, via Panama Canal.

HENDERSON LINE:—Services from England and Continent to Egypt and Burma.

KHEDIVAL MAIL LINE:—Services covering Egypt, Greece, Turkey, Roumania, Cyprus and Syria.

ORIENT LINE:—Services from England and Continent to Egypt, Ceylon, Australia and New Zealand.

NIPPON YUSEN KAISHA LINE (Japan Mail) Trans-Pacific ocean service and throughout the Far East.

In addition to the above, all other steamship companies operating throughout the World are represented.

CANADA—ANTIPODES:—This service has been maintained by the Canadian National organization for years, in good times and bad. Recently schedules have tended toward a direct service to and from Australia and a direct service to and from New Zealand. However, regularly monthly sailings in both directions are maintained by seven freighters, arriving and leaving Montreal in summer, Halifax in winter, from and for Australian and New Zealand ports.

PACIFIC COAST SERVICE:—This service includes a fortnightly schedule from Vancouver to the Queen Charlotte Islands and, in mid-summer season a weekly and bi-weekly service to ports along the coast of British Columbia and Alaskan ports, including Ketchikan, Skagway and Juneau.

LATIN-AMERICA TRANSHIPMENTS:—By transhipment at Cristobal, Panama Canal Zone, the Canadian National and various Central and South American steamship lines maintain a regular service for Canadian manufacturers and importers and those of Latin-American countries who wish to exchange goods by this more direct means of transportation. The Canadian National ships of the Canada-Antipodes service exchange cargo lots at the Canal point with ships bound for or arriving from Mexican, Nicaraguan, Colombian, Chilean and other South American and Central American ports.

The summer season referred to is from May until November, including both months. The winter season embraces the remaining months. Ships devoted to the Canada-West Indies eastern route are the liners Lady Nelson, Lady Hawkins and Lady Drake and the freighters Cornwallis, Chomedy and Colborne. The latter two are equipped with accommodation to carry about twenty "vagabond cruise" passengers in comfort, but without the luxuries usual to a liner.

En sus des avantages que les services de fret du Canadien National offrent à l'industrie canadienne, des paquebots à passagers offrent un service moderne aux Canadiens qui désirent visiter les Bermudes, les Indes Occidentales et les ports de la côte du Pacifique et de l'Alaska.

Les vaisseaux faisant le service des Indes Occidentales sont les paquebots Lady Rodney et Lady Sommers, le vaisseau à passagers et à fret Connector (qui relie la Jamaïque à l'Honduras Britannique) et les cargos Cathcart et Cavelier. Sur la route du Canada aux Antipodes sont les cargos Canadian Constructor, Canadian Cruiser, Canadian Conqueror, Canadian Highlander, Canadian Scottish, Canadian Victor, Canadian Leader, Canadian Challenger et Canadian Britisher.

FACILITES DE QUAYAGE

L'étendue des quais à la fin de la saison 1934 est la suivante:—

Pour une profondeur de 30 pieds et plus au niveau régulier d'eau basse	38,821 pi. lin. ou	7.3524 milles
Pour une profondeur de 25 à 30 pieds	14,643 " ou	2.7733 "
Tirant d'eau total	53,464 " ou	10.1257 "
Pour une profondeur de 20 pieds ou moins	1,824 " ou	0.3454 "
Quayage total à la fin de 1934	55,288 " ou	10.4711 "
Quayage total à la fin de 1933	55,288 " ou	10.4711 "

GRUE FLOTTANTE

Pour la manutention du fret lourd, tel que les locomotives, les bouilloires, la machinerie etc., le port de Montréal est pourvu d'une grue flottante d'une capacité de levage de 75 tonnes dans un rayon de 54 pieds.

La grue a une longueur de 200 pieds et une largeur de 43 pieds avec hauteur de levage de 100 pieds au dessus de l'eau. Le port a aussi dans son outillage plusieurs grues flottantes de plus petites dimensions.

(HEMIN DE FER DU PORT

Montréal est le terminus des deux chemins de fer transcontinentaux canadiens qui se raccordent avec le chemin de fer du port, de 65 milles de longueur, appartenant et opéré par la Commission du Havre et qui donne accès au port à tous les chemins de fer sur un pied d'égalité. Tous les hangars et tous les quais du port de même que toutes les industries adjacentes sont desservis par ce chemin de fer. En 1907, année de son établissement, ce chemin de fer a eu un déplacement de 70,000 wagons. Il déplace maintenant en chiffre rond, 250,000 wagons par saison ou de 1,000 à 1,800 par jour.

Les taux d'aiguillage dans le port sont les moins élevés de tous les ports de l'Amérique du Nord.

Le chemin de fer du port est électrifié et fonctionne au moyen de locomotives électriques.

DISTANCE A LIVERPOOL

Le port de Montréal étant plus près de l'Europe que n'importe quel autre grand port de l'Atlantique, ainsi que le démontre le tableau suivant des distances à Liverpool, comporte des avantages supérieurs non seulement pour le pays environnant, mais aussi pour les états-américains sur les grands lacs:—

Montréal	2,747 milles	Baltimore	3,324 milles
Boston	2,810 "	Canal de Panama	4,530 "
New-York	3,119 "	Nouvelle-Orléans	4,553 "
Philadelphie	3,160 "	Galveston	4,730 "

ENTREPOTS ET USINES FRIGORIFIQUES

La Commission du Havre possède un entrepôt frigorifique moderne d'une capacité d'emmagasinement de 4,628,000 pieds cubes. Il est situé près d'un quai où n'importe quel transatlantique arrivant à Montréal peut accoster. Dix wagons réfrigérateurs peuvent pénétrer dans l'abri aboutissant à la plate-forme de camionnage; dix autres peuvent être placés ou déchargés sur une voie immédiatement en-dehors de l'entrepôt. Des camions automobiles ou des voitures au nombre de trente, tous à couvert à l'intérieur des murs de l'édifice peuvent transporter des marchandises directement aux plate-formes de camionnage.

Il est construit de béton armé massif avec murs de brique et il a dix étages de hauteur, 440 pieds de longueur et 110 pieds de largeur. On y a pourvu tout ce qu'il y a de plus moderne pour assurer l'efficacité et l'excellence.

Quatre tours d'eau sont placées sur le toit de l'édifice pour le système automatique d'arrosage et une des caractéristiques de l'installation est un puits artésien de 1,100 pieds de profondeur qui fournit l'eau d'une température de 42 degrés en été.

L'outillage d'énergie et le mécanisme est à 50 pieds de l'entrepôt. Toute la machinerie importante est double afin de prévenir tout accident.

L'outillage comprend aussi une machine pour la fabrication de la glace.

Cet édifice comprend aussi 1,500,000 pieds cubes d'emmagasinement à sec et 450,000 pieds cubes d'emmagasinement naturel frais, sur des planchers de 440 pieds de longueur par 110 pieds de largeur.

L'édifice est pourvu de quatre monte-charge, chacun d'une capacité de 13,000 livres, et d'un ascenseur à passagers d'une capacité de 2,000 livres.

Il y a neuf compartiments, se raccordant chacun directement au corridor principal, qui a 280 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, sur chaque étage d'emmagasinement frigorifique, comportant les différentes températures approuvées pour les oeufs, le fromage, les fruits, le beurre, le poisson, les volailles et les viandes.

MONTE-CHARGE

Des monte-charge à fonctionnement électrique ont été installés sur chaque quai dans le port, donnant accès aux étages supérieurs des hangars transitoires—rendant le second étage aussi commode pour la réception et la livraison de la cargaison que le rez-de-chaussée.

Ces monte-charge sont situés de telle façon que tout hangar voisin peut être desservi sans nuire au hangar suivant.

Chaque monte-charge peut lever à l'étage supérieur des hangars deux camions chargés d'un poids total de 20 tonnes à la fois.

INSTALLATION POUR LE DECHARGEMENT DU CHARBON

Plusieurs grandes installations de cette nature se trouvent dans le port de Montréal. La plus grande est celle de la Dominion Coal Company qui a une capacité de déchargement de 18,000 tonnes par journée de dix heures. Les tours voyagent sur une voie aérienne construite le long du quai de façon à s'adapter à la position des écoutes des vaisseaux. Un bras mobile est descendu et projeté horizontalement au dessus des vaisseaux et, sur ce bras, circule une poulie de levage avec godet ou coquilles à chargement automatique d'une capacité de trois tonnes.

CALE-SECHE FLOTTANTE

Dans le quartier Hochelaga (autrefois Maisonneuve), 30 acres ont été remis en valeur dans le port et loués à la Canadian Vickers Limited. On y a aménagé un bassin pour une cale-sèche flottante et, sur terre, on a installé une usine de construction et de réparation maritime.

La cale flottante, portant le nom de "Duke of Connaught," a été construite en Angleterre et touée jusqu'ici. Elle peut contenir le plus grand vaisseau existant de la marine britannique. Ses dimensions sont les suivantes:—

Longueur, 600 pieds.

Largeur, 135 pieds.

Longueur des murs de côté, 470 pieds, 6 pouces.

Hauteur des murs de côté, 59 pieds.

Tirant du vaisseau pour accoster, 30 pieds.

Capacité de levage, 25,000 tonnes.

Apart from the advantages which the Canadian National's various ocean freight routes offer to Canadian industry, the passenger liners provide modern accommodation for Canadians wishing to visit Bermuda, the British West Indies, Pacific Coast and Alaskan points.

Ships devoted to the Canada-West Indies western route are the liners Lady Rodney and Lady Somers, the passenger-freight steamer Connector (which unites Jamaica with British Honduras) and the freighters Cathcart and Cavalier. On the Canada-Antipodes run are the freighters Canadian Constructor, Canadian Cruiser, Canadian Conqueror, Canadian Highlander, Canadian Scottish, Canadian Victor, Canadian Leader, Canadian Challenger and Canadian Britisher.

WHARF ACCOMMODATIONS

The extent of the Wharves and Piers at the end of the season of 1934 is as follows:—

For 30 ft. depth and over at ordinary low water.....	38,821 lin. ft. or 7.3524 miles
For 25 to 30 ft. depth.....	14,643 " or 2.7733 "
Total deep draught.....	53,464 " or 10.1257 "
For 20 ft. depth and under.....	1,824 " or 0.3454 "
Total Wharfage end of 1934.....	55,288 " or 10.4711 "
Total Wharfage end of 1933.....	55,288 " or 10.4711 "

FLOATING CRANE

For the handling of heavy freight, such as locomotives, boilers, machinery, etc., the port of Montreal is equipped with a floating crane, with a lifting capacity of 75 tons at a 54 ft. radius.

The crane has a length of 200 ft. and a breadth of 43 ft., with a height of lift above water of 100 ft.

Several smaller floating cranes are also part of the port equipment.

HARBOUR RAILWAY TERMINALS

Montreal is the converging point of the two Canadian Transcontinental Railway Systems, which connect with the Harbour Terminal Railroad, 65 miles in length, owned and operated by the Harbour Commission and affording access to the Harbour to every railroad upon equal terms. Every shed and berth in the Harbour, as well as every industry adjacent thereto, is served by this railway. This Terminal Railway handled in 1907, in which year it was established, 70,000 cars. It now handles, in round figures, 250,000 cars per season, or from 1,000 to 1,800 cars per day.

The switching charge in the port is the lowest of any port in North America.

The Harbour Railway Terminals have been electrified and are operated with electric locomotives.

DISTANCE TO LIVERPOOL

The port of Montreal being nearer Europe than any other large Atlantic sea-port, as is demonstrated by the following distances to Liverpool, offers superior advantages not only to her immediate hinterland, but also to the American States, bordering on the Great Lakes—

Montreal.....	2,747 miles	Baltimore.....	3,324 miles
Boston.....	2,810 "	Panama Canal.....	4,523 "
New York.....	3,119 "	New Orleans.....	4,553 "
Philadelphia.....	3,160 "	Galveston.....	4,730 "

WAREHOUSE AND COLD STORAGE PLANT

The Harbour Commissioners operate a large modern cold storage warehouse with a storage capacity of 4,628,000 cubic feet. It is situated adjoining a dock where any ocean liner reaching Montreal may berth. Ten refrigerator cars may be switched into the house adjoining the trucking platform; ten others may be located or unloaded from a track just outside the warehouse. Motor trucks or teams to the number of thirty, all under cover within the walls of the building, may handle goods directly at the trucking platforms.

It is built of massive reinforced concrete with brick curtain walls and is ten storeys high, 440 ft. long and 110 ft. wide. Every known modern convenience for efficiency and excellence has been provided.

Four water towers are located on top of the building for the automatic sprinkler system, and a feature of the plant is an artesian well, 1,100 ft. deep, which furnishes water of a temperature of 42° in summer.

The power house and mechanical equipment is situated 50 ft. distant from the warehouse. All important machinery is in duplicate, to provide against contingencies.

An ice-making machine is also a feature of the equipment.

1,500,000 cu. ft. of dry storage and 450,000 cu. ft. of natural cool storage space are also provided in this building, on floors 440 ft. long by 110 ft. wide.

The building is equipped with four freight elevators, each of 13,000 lbs. capacity, and one passenger elevator of 2,000 lbs. capacity.

Nine compartments, each connecting directly with the main corridor, which is 280 ft. long and 20 ft. wide, are provided on each cold storage floor, with the different temperatures approved for eggs, cheese, fruits, butter, fish, poultry and meats.

FREIGHT HOISTS

Electrically driven hoists have been installed on every pier in the port, affording access to the upper floors of transit sheds—making the second storey as convenient for the reception and delivery of cargo as the ground floor.

The hoists are so located that any contiguous shed can make use of the same without interference with the next shed.

Each hoist can lift to the upper deck of the sheds two loaded trucks of a total weight of 20 tons at a time.

COAL UNLOADING PLANTS

Several large plants of the above kind are operated in the port of Montreal. The largest are those of the Dominion Coal Company, which have an unloading capacity of 18,000 tons per ten-hour day. The towers travel on a trestle along the front of the pier or wharf, so as to be adjusted to the position of the ships' hatches. A hinged boom is lowered to project horizontally over vessels and on this runs a hoisting trolley, with a self-loading grab bucket or clam of three tons capacity.

FLOATING DRY DOCK

In Hochelaga ward (formerly Maisonneuve), 30 acres were reclaimed in the harbour and leased to Canadian Vickers, Ltd. A basin was provided for a floating dry dock, and on land a shipbuilding and repairing plant was installed.

The floating dock, named the "Duke of Connaught," was built in England and towed across the ocean. It is capable of accommodating the largest existing vessel of the British Navy. Its dimensions are as follows:

Length, 800 ft.	Height of side walls, 59 ft.
Width, 135 ft.	Draught of vessel for docking, 30 ft.
Length of side walls, 470 ft. 6 ins.	Lifting capacity, 25,000 tons.

MAIN-D'OEUVRE

Dans aucun port de l'Amérique du Nord, on ne peut trouver une main-d'oeuvre aussi efficace que dans le port de Montréal. On ne peut trop louer les services splendides rendus par nos débardeurs, manutentiers, opérateurs d'élevateurs à grain et ses employés canadiens en général qui, s'il le faut, en réunissant les vaisseaux, travaillent presque continuellement jusqu'à ce qu'ils soient chargés et mis en route.

L'état suivant des salaires et des gages payés par la commission du port tous les ans depuis seize ans démontre sans autre commentaire les bénéfices que retirent les manoeuvres des travaux exécutés par la commission dans le développement des facilités du port.

1919.....	\$1,305,900.56	1927.....	\$2,645,990.89
1920.....	1,486,378.87	1928.....	2,543,020.35
1921.....	1,339,596.28	1929.....	2,254,000.75
1922.....	1,306,862.45	1930.....	2,220,815.10
1923.....	1,880,935.02	1931.....	1,916,903.82
1924.....	2,398,606.05	1932.....	1,764,847.32
1925.....	2,502,949.62	1933.....	1,610,868.87
1926.....	2,341,903.62	1934.....	1,630,451.05

HANGARS

Il y a dans le port de Montréal vingt-deux hangars transitoires à deux étages et six à un étage, d'une longueur totale de 13,000 pieds et d'une largeur d'environ 100 pieds, pouvant contenir en tout 400,000 tonnes de cargaison par semaine.

Les structures des hangars sont d'acier, avec planchers et toits de béton armé pouvant supporter en plus de leur propre poids 600 livres par pied carré pour les planchers et 120 livres pour le toit.

Les murs des hangars sont de tôle ondulée, protégés d'un papier traité à l'amiante. Dans chaque hangar, des chambres en brique et en béton servent de bureaux, de réflectoires, d'ateliers, de magasins et de latrines.

CENTRE FERROVIAIRE

Montréal est desservie par le chemin de fer Canadien du Pacifique et les chemins de fer Canadiens Nationaux, dont les bureaux-chefs sont ici, et dont le dernier nommé appartient au gouvernement. Un certain nombre de chemins de fer des États-Unis atteignent notre ville sur les voies des chemins de fer canadiens.

Les quartiers généraux de la compagnie de chemin de fer du Canadien du Pacifique sont situés à la gare Windsor. Ce système de transport, le plus grand du monde, possède et contrôle 21,235 milles de voies, possède et opère son propre système de télégraphe sur une distance de 176,000 milles; il a 24 vaisseaux en service transatlantique et trans-pacifique, 24 vaisseaux côtiers, 5 vaisseaux sur les Grands Lacs, 12 vaisseaux de lacs et de rivières, 16 hôtels, 8 camps (chalets-bungalows); il construit et conduit ses propres wagons-dortoirs, wagons-parloirs et wagons-réflectoires et autre outillage pour passagers dans ses usines Angus, situées dans cette ville.

Au nombre des principaux trains qui ont pour base la gare Windsor sont le "Dominion" et le "Imperial", tous deux en service pendant toute l'année. Ces trains traversent les villes les plus importantes du Canada, complétant leur voyage à Vancouver sur la côte du Pacifique, après avoir parcouru une distance de 2,886 milles.

Trois trains rapides voyagent entre Montréal et Toronto, dont deux, y compris le fameux "Canadian", se rendent jusqu'à Chicago tous les jours.

Le service à Québec se fait par trois trains rapides y compris le "Frontenac" partant de la gare Windsor et le "Viger" partant de la gare Place-Viger, dans la partie est de la ville.

Ottawa, la capitale du Canada, se trouve à 112 milles de Montréal et l'on s'y rend en deux heures et quart à trois heures—un service très bon est fourni par cinq trains tous les jours entre la gare Windsor et cette ville.

Le "Red Wing" et "L'Alouette" maintiennent un service de nuit et de jour jusqu'à Boston. Il y a aussi des services accommodants aux Provinces Maritimes et aux points plus rapprochés.

COMPAGNIES D'UTILITE PUBLIQUE

Les utilités publiques dans la cité sont fournies par la Bell Telephone Company, la Montreal Light Heat & Power Consolidated et la Compagnie des Tramways de Montréal. La Compagnie des Tramways est la seule compagnie de chemin de fer urbain en opération sur l'île de Montréal, mais la Montreal & Southern Counties Railway (maintenant sous le contrôle des chemins de fer Canadiens Nationaux), pénètre dans la ville par le pont Victoria, venant de la rive sud. La Bell Telephone Company donne un service de téléphone complet, local et de longue distance.

Le gaz et l'électricité sont fournis dans quarante-sept municipalités, y compris le Greater Montreal, par la Montreal Light Heat & Power Consolidated, compagnie d'utilité à capital privé. Son champ d'action couvre une superficie de 250 milles carrés et elle dessert une population de 1,347,900.

Cette compagnie contrôle et gère des propriétés pour la fabrication du gaz d'une capacité annuelle de 18,000,000,000 de pieds cubes de gaz, 450,000 tonnes de coke domestique et métallurgique et de quantités équivalentes de sous-produits.

Elle possède aussi et opère des usines génératrices d'énergie de capacité installée se chiffrant à 328,425 c.v., comme suit:—Rapides de Lachine, 15,800 c.v.; rapides des Cèdres, 206,400 c.v.; Soulanges, 16,650 c.v.; Chambly, 22,575 c.v.; LaSalle (auxiliaire) à vapour) 22,000 c.v.; Rivière des Prairies, 45,000 c.v. De plus, la compagnie achète 15,000 c.v. de St-Timothée, 145,000 c.v. de Shawinigan et 75,000 c.v. de Beauharnois, lequel chiffre augmentera graduellement jusqu'à 200,000 c.v. Ces ressources et réserves se chiffrant à 563,000 c.v., contre les besoins actuels qui sont de 392,400 c.v. d'énergie primaire.

Des services de gaz et d'électricité sont maintenus sur un pied de grande efficacité, un système de conduits à haute pression assurant une pression constante dans le système de distribution du gaz et une ligne double à haute tension prévenant toute interruption dans le service de l'électricité.

Les taux du gaz et de l'électricité se comparent favorablement avec ceux de toute autre ville comparable sur le continent. Le taux du gaz est de 12 cents par 100 p.c. pour consommation quantitative. Le taux de l'éclairage électrique est de 2.8 cents par KWH de 13 à 70 KWH, .2 cents de 71 à 200 KWH et .1 cent pour 201 KWH et plus pour consommation quantitative.

Les taux de l'électricité pour la cuisson domestique et le chauffage sont de .2½ cents net pour les 50 premiers KWH par capacité raccordée de KW et .1½ cent pour l'excédent.

Les taux pour l'énergie sont de même peu élevés, variant suivant la consommation, savoir: service de bas voltage, 2 cents par KWH pour les 50 premiers KWH par c.v. raccordé, 1 cent pour les 150 KWH suivants par c.v. raccordé et ½ cent pour l'excédent sur 200 KWH par c.v. raccordé. Le service de voltage primaire coûte 1.5 cents par KWH pour les 50 premiers KWH par c.v. de charge maximum, 75 cents pour les 50 KWH suivants et 5 cents pour l'excédent au dessus de 100 KWH. Toutes les charges de consommation sont sujettes à un escompte de 5% pour paiement dans les 15 jours. De plus, il y a une charge de service mensuelle de \$1.25 par c.v. pour les premiers 15 c.v. raccordés et \$1.00 pour l'excédent, pour le service de bas voltage; et de \$1.00 par c.v. de charge maximum, avec escompte de 5% pour prompt paiement, pour le service de voltage primaire. Il y a aussi une charge de compteur de 25 cents par compteur pour le service de bas voltage; et \$1.00 par compteur de Watt-Heures, \$2.00 par compteur de charge maximum et \$5.00 par compteur de courbe graphique, pour le service de voltage primaire.

LABOR

In no port in North America can more efficient labor be found than in the port of Montreal. Too much praise cannot be given to the splendid services of our Canadian longshoremen, freight handlers, grain elevator operators, and employees in general, who, when the need arises, through the bunching of vessels, work almost continuously until the same are loaded and despatched.

The following statement of salaries and wages paid by the Harbour Commissioners yearly for the past sixteen years also demonstrates without comment the benefits derived by Labor from the works carried out by the Commissioners in the development of the facilities of the port.

1919	\$1,305,900.56	1927	\$2,645,990.89
1920	1,486,378.87	1928	2,543,020.35
1921	1,339,596.28	1929	2,254,000.75
1922	1,306,862.45	1930	2,220,815.10
1923	1,880,935.02	1931	1,916,903.82
1924	2,398,606.05	1932	1,764,847.32
1925	2,502,949.62	1933	1,610,868.87
1926	2,341,903.62	1934	1,630,451.05

SHEDS

There are in the port of Montreal twenty double-deck and six single storey transit sheds with a total length of 13,000 ft. each approximately 100 ft. wide, capable of handling in all 400,000 tons of cargo weekly.

The shed structures are of steel, having floors and roofs of reinforced concrete, with a carrying capacity outside of their own weight of 600 lbs. per square foot for the floor and 120 lbs. for the roof.

The sheds are walled with corrugated metal sheets protected with treated asbestos paper. Brick and concrete rooms used as offices, lunch-rooms, workshops, stores and latrines are provided in each shed.

A TRANSPORTATION CENTRE

Montreal is served by the Canadian Pacific Railway and the Canadian National Railways, the head offices of which are located here, the latter being owned by the Government. A number of United States railways reach the city by means of the facilities afforded by the Canadian roads.

The Headquarters of the Canadian Pacific Railway Company is located in its Windsor Station. This transportation system, the largest in the world, owns and controls 21,235 miles of track, owns and operates its own Telegraph System of over 176,000 miles; 24 Ocean Steamships in Trans-Atlantic and Trans-Pacific Services; 24 Coastal Steamships; 5 Great Lakes Steamships; 12 Lake and River Steamships; 16 Hotels; 8 Chalet-Bungalow Camps; constructs and operates its own Sleeping, Parlor and Dining Cars and other passenger equipment in the Angus Shops, which are located in this City.

Among the many principal trains which are operated from Windsor Station are the "Dominion" and the "Imperial," both of them in service throughout the entire year. These trains operate through the most important cities of Canada, terminating their journey at Vancouver on the Pacific Coast after a trip of 2,886 miles.

Three Express trains operate between Montreal and Toronto, two of these, including the famous "Canadian," operate through to Chicago daily.

The service to Quebec is maintained by three Express trains, including the "Frontenac," which leaves Windsor Station, and the "Viger," which leaves Place Viger Station in the east end of the City.

Ottawa, the capital of Canada, is located 112 miles from Montreal and reached in two and a quarter to three hours—a very fine service provided by five daily trains between Windsor Station and that City.

The "Red Wing" and "Alouette" maintain a night and day train service to Boston. Convenient train service to the Maritimes and to local points is also available.

PUBLIC SERVICE CORPORATIONS

The public services in the city are supplied by the Bell Telephone Co., the Montreal Light, Heat & Power Consolidated and the Montreal Tramways Co. The Tramways Company is the only street car company operating on the Island of Montreal, though the Montreal and Southern Counties Rly. (now operated by the Canadian National Railways) enters the city via the Victoria Bridge from the South Shore. The Bell Telephone Co. provides complete local and long distance telephone service.

Gas and electricity are supplied in forty-seven municipalities, including Greater Montreal, by Montreal Light, Heat & Power Consolidated, a privately-owned utility company. Its field of service covers an area of 250 square miles and it serves a population of 1,347,900.

This company controls and operates gas manufacturing properties having an annual capacity of 18,000,000,000 cubic feet of gas, 450,000 tons of domestic and metallurgical coke and equivalent quantities of by-products.

It also owns and operates electric generating plants with installed capacities aggregating 328,425 h.p., as follows: Lachine Rapids, 15,800 h.p.; Cedar Rapids, 206,400 h.p.; Soulanges, 16,650 h.p.; Chambly, 22,575 h.p.; and Lasalle (steam auxiliary) 22,000 h.p.; Rivieres des Prairies, 45,000 h.p. In addition, the company purchases 15,000 h.p. from St. Timothee, 145,000 h.p. from Shawinigan and 75,000 h.p. from Beauharnois, which amount will be gradually increased to 300,000 h.p. These resources and reserves, totalling over 563,000 h.p. against present requirements of 392,400 h.p. of primary power.

Gas and electric service is maintained at high efficiency, a system of high pressure mains ensuring constant pressures in the gas distribution system and a double high-tension line guarding against interruptions of electric service.

Rates for gas and electricity compare favourably with those in any comparable city on the continent. The rate for gas is 12 cents per 100 c.f. for quantity consumption. The electric lighting rate is 2.8 cents per KWH from 13 to 70 KWH, 2 cents from 71 to 200 KWH and 1 cent from 201 KWH upwards for quantity consumption.

Rates for domestic cooking and house heating by electricity are 2½ cents net for the first 50 KWH per KW-capacity connected, and 1½ cents for excess.

Power rates are correspondingly low, varying according to demand, viz.—Low voltage service, 2 cents per KWH for first 50 KWH per connected h.p., 1 cent for next 150 KWH per connected h.p., and ¾ cents for excess of 200 KWH per connected h.p. Primary voltage service costs 1.5 cents per KWH for first 50 KWH per h.p. of Maximum Demand, .75 cents for the next 50 KWH and .5 cents for excess of 100 KWH. All consumption charges are subject to 5% discount for payment within 15 days. In addition there is a monthly service charge of \$1.25 per h.p. for first 15 h.p. connected and \$1.00 for excess, low voltage service; and \$1.00 per h.p. of Maximum Demand, with 5% prompt payment discount, for primary voltage service. There is also a meter charge of 25 cents per meter, low voltage service; and \$1.00 per watt-hour meter, \$2.00 per Maximum Demand meter and \$5.00 per Graphic Curve meter, primary voltage service.

MONTREAL COMME CENTRE FINANCIER

Les compensations de Montréal sont les plus élevées de toutes les villes au Canada et sont environ 1/3 du total des plus grandes chambres de compensation du Canada, les chiffres étant pour 1929, \$8,279,414,820; 1930, \$6,917,957,798; 1931, \$5,773,473,678; 1932, \$3,971,576,104; 1933, \$4,249,531,044; 1934, \$4,653,226,857.

Les compensations de Montréal sont les suivantes pour une période de 6 ans :

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Janvier	\$755,624,464	\$583,962,698	\$506,450,117	\$339,180,779	\$297,375,537	\$370,340,480
Février	572,449,609	501,699,565	487,579,611	326,425,374	283,452,137	311,781,206
Mars	651,452,845	600,555,371	485,687,253	331,819,404	267,249,626	359,871,575
Avril	613,489,301	572,504,610	537,812,925	323,374,140	275,086,295	367,765,764
Mai	704,771,135	653,945,548	644,510,462	316,811,732	354,593,934	405,157,181
Juin	605,822,961	607,204,377	490,767,480	337,852,928	422,390,386	398,582,744
1er semestre	\$3,903,610,315	\$3,519,872,169	\$3,152,807,848	\$1,975,464,357	\$1,900,147,915	\$2,213,498,950
Juillet	\$753,447,231	\$593,163,989	\$431,863,758	\$336,817,664	\$460,724,432	\$399,946,763
Août	668,783,816	523,607,385	417,282,955	321,772,706	360,743,797	347,103,214
Septembre	633,071,450	436,455,532	427,687,363	326,636,960	354,522,770	358,451,936
Octobre	842,924,717	693,938,878	438,260,992	350,168,963	378,876,813	442,119,319
Novembre	824,660,681	532,743,207	450,549,650	347,120,050	423,261,557	424,916,989
Décembre	652,916,610	568,116,618	455,021,112	313,595,404	371,253,760	467,189,686
2ème semestre	\$4,375,804,505	\$3,398,085,629	\$2,620,665,830	\$1,996,111,747	\$2,349,383,129	\$2,439,727,907
Total de l'année	\$8,279,414,820	\$6,917,957,798	\$5,773,473,678	\$3,971,576,104	\$4,249,531,044	\$4,653,226,857

ETAT FINANCIER COMPARATIF DE LA CITE

ACTIF

	1935 30 avril (Etat provisoire)	1934 30 avril	1932 31 déc.	1931 31 déc.
Comptes à recevoir:				
Taxes à percevoir	\$18,678,480	\$17,515,540	\$19,575,083	\$15,650,408
Comptes divers (comprend revenu accru et intérêts accrus sur arriérés de taxes)	8,325,215	5,855,798	4,300,277	3,219,302
Dû par gouvernements fédéral et provincial, secours aux chômeurs	5,046,498	8,187,504	2,841,846	324,916
Total	\$32,050,193	\$31,558,842	\$26,717,206	\$19,194,626
Moins: Réserve accumulée pour pertes	5,086,689	3,528,957	3,312,187	1,800,080
Total net des comptes à recevoir	\$26,963,504	\$28,029,885	\$23,405,019	\$17,394,546
Espèces en caisse et en banque	4,600,614	3,936,240	932,096	1,231,438
Matériel	537,521	637,807	860,880	842,585
Valeurs détenues ou garantie	650,895	677,617	588,975	641,200
DISPONIBILITES	\$32,752,534	\$33,281,549	\$25,786,970	\$20,109,769
Placement du fonds d'amortissement pour remboursement des emprunts de la Cité	30,522,176	26,583,814	20,820,406	20,128,009
Dépenses pour améliorations permanentes:				
Taxes spéciales à percevoir par versements, moins réserve pour pertes	45,599,083	43,963,605	42,334,263	35,015,221
Travaux terminés ou en cours pour lesquels les rôles n'ont pas été dressés	5,875,199	9,916,969	13,644,468	18,493,058
Dettes nettes	190,173,872	181,095,375	161,957,238	149,545,152
	\$304,922,864	\$294,841,312	\$264,543,345	\$243,291,209

PASSIF

	1935 30 avril (Etat provisoire)	1934 30 avril	1932 31 déc.	1931 31 déc.
Emprunts bancaires	\$33,586,479	\$23,914,540	\$7,000,000	\$10,000,000
Comptes à payer et frais accrus	5,097,673	6,901,629	5,668,727	4,582,664
Taxes scolaires à payer	349,611	301,089	3,703,541	3,695,717
Intérêts et dividendes accrus	4,656,963	4,683,322	2,209,508	2,085,659
Taxes payées d'avance	1,610,805			
Dépôts d'entrepreneurs et autres, retenues, etc.	1,507,731	1,512,106	2,001,339	2,022,429
Montant dû aux fonds d'amortissement de:				
La Commission des Ecoles Catholiques	854,354	548,763	470,736	219,696
La Commission des Ecoles Protestantes	187,119	745,163	359,654	108,473
EXIGIBILITES	\$47,850,735	\$38,606,612	\$21,413,505	\$22,714,638
Dettes fondées	256,323,212	255,789,285	235,554,797	212,823,760
Revenu différé	748,917	445,415	7,575,043	7,752,805
	\$304,922,864	\$294,841,312	\$264,543,345	\$243,291,209

MONTREAL AS A FINANCIAL CENTRE.

Montreal Clearings are the largest of any city in Canada, and are about one-third the total of the largest clearing houses of Canada, the figures being 1929, \$8,279,414,820; 1930, \$6,917,957,798; 1931, \$5,773,473,678; 1932, \$3,971,576,104; 1933, \$4,249,531,044; 1934, \$4,653,226,857.

Montreal clearings are as follows for a period of six years:—

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
January	\$755,624,464	\$583,962,698	\$506,456,117	\$339,180,779	\$297,375,537	\$370,340,480
February	572,449,609	501,699,565	487,579,611	326,425,374	283,452,137	311,781,206
March	651,452,845	600,555,371	485,687,253	331,819,404	267,249,626	359,871,575
April	613,489,301	572,504,610	537,812,925	323,374,140	275,086,295	367,765,764
May	704,771,135	653,945,548	644,510,462	316,811,732	354,593,934	405,157,181
June	605,822,961	607,204,377	490,767,480	337,852,928	422,390,386	398,582,744
1st half-year	\$3,903,610,315	\$3,519,872,169	\$3,152,807,848	\$1,975,464,357	\$1,900,147,915	\$2,213,498,950
July	\$753,447,231	\$593,163,989	\$431,863,758	\$336,817,664	\$460,724,432	\$399,946,763
August	668,783,816	523,667,385	417,282,955	321,772,706	360,743,797	347,103,214
September	633,071,450	486,455,552	427,687,363	326,636,960	354,522,770	358,451,936
October	842,924,717	693,938,878	438,260,992	350,168,963	378,876,813	442,119,319
November	824,660,681	532,743,207	450,549,650	347,120,050	423,261,557	424,916,989
December	652,916,610	568,116,618	455,021,112	313,595,404	371,253,760	467,189,686
2nd half-year	\$4,375,804,505	\$3,398,085,629	\$2,620,665,830	\$1,996,111,747	\$2,349,383,129	\$2,439,727,907
Year's totals	\$8,279,414,820	\$6,917,957,798	\$5,773,473,678	\$3,971,576,104	\$4,249,531,044	\$4,653,226,857

COMPARISON OF FINANCIAL POSITION OF THE CITY

ASSETS

	1935 April 30 (Interim statement)	1934 April 30	1932 Dec. 31	1931 Dec. 31
Accounts receivable:				
Uncollected taxes	\$18,678,480	\$17,515,540	\$19,575,083	\$15,650,408
Miscellaneous (including accrued interest on tax arrears and accrued revenue)	8,325,215	5,855,798	4,300,277	3,219,302
Relief contributions payable by Governments	5,046,498	8,187,504	2,841,846	324,916
Total	\$32,050,193	\$31,558,842	\$26,717,206	\$19,194,626
Deduct: Accumulated Reserve for losses	5,086,689	3,528,957	3,312,187	1,800,080
Net total Accounts Receivable	\$26,963,504	\$28,029,885	\$23,405,019	\$17,394,546
Cash on hand and in Banks	4,600,614	3,936,240	932,096	1,231,438
Inventory of Supplies	537,521	637,807	860,880	842,585
Securities held as Guarantees	650,895	677,617	588,975	641,200
CURRENT ASSETS	\$32,752,534	\$33,281,549	\$25,786,970	\$20,109,769
Sinking Fund Investments held for retirement of securities issued by the City	30,522,176	26,583,814	20,820,406	20,128,009
Expenditures on permanent improvements:				
Special Taxes collectible in instalments less reserve for loss	45,599,083	43,963,605	42,334,263	35,015,221
Work completed or in progress for which tax rolls had not been prepared	5,875,199	9,916,969	13,644,468	18,493,058
Net debt	190,173,872	181,095,375	161,957,238	149,545,152
	<u>\$304,922,864</u>	<u>\$294,841,312</u>	<u>\$264,543,345</u>	<u>\$243,291,209</u>

LIABILITIES

	1935 April 30 (Interim statement)	1934 April 30	1932 Dec. 31	1931 Dec. 31
Bank Loans	\$33,586,479	\$23,914,540	\$7,000,000	\$10,000,000
Miscellaneous Accounts Payable and Accrued Charges	5,097,673	6,901,629	5,668,727	4,582,864
School Taxes Payable	349,611	301,089	3,703,541	3,695,717
Accrued Interest and Dividends	4,656,963	4,683,322	2,209,508	2,085,659
Taxes paid in advance	1,610,805			
Contractors' and Other Guarantee Deposits, Holdbacks, etc.	1,507,731	1,512,106	2,001,339	2,022,429
Amount due to Sinking Funds of:				
Roman Catholic School Commission	854,354	548,763	470,736	219,696
Protestant Board of School Commissioners	187,119	745,163	359,654	108,473
CURRENT LIABILITIES	\$47,850,735	\$38,606,612	\$21,413,505	\$22,714,638
Funded Debt	256,323,212	255,789,285	235,554,797	212,823,766
Deferred Revenue	748,917	445,415	7,575,043	7,752,805
	<u>\$304,922,864</u>	<u>\$294,841,312</u>	<u>\$264,543,345</u>	<u>\$243,291,209</u>

RAPPORT DES VERIFICATEURS

COMPARAISON DE L'ÉTAT PROVISOIRE DU REVENU ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE TERMINE LE 30 AVRIL 1935 AVEC LES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES CORRESPONDANTES POUR L'EXERCICE DU 1ER MAI 1934 AU 30 AVRIL 1935 ET L'EXERCICE DU 1ER MAI 1935 AU 30 AVRIL 1936

REVENU ORDINAIRE:	Prévisions budgétaires 1934-35	Etat provisoire du revenu et des dépenses ordinaires 1934-35	Prévisions budgétaires 1935-36
Revenu des taxes:			
Impôt foncier	\$13,299,316.31	\$13,313,853.53	\$13,507,657.64
Taxes d'eau et d'affaires	7,980,000.00	7,912,654.88	9,270,000.00
	\$21,279,316.31	\$21,226,508.41	\$22,777,657.64
Licenses, permis et taxe d'amusement	1,037,900.00	1,048,671.82	1,125,000.00
Cour du recorder et bureau de la circulation	258,000.00	248,287.96	263,000.00
Loyers et privilèges	1,218,788.27	1,091,553.52	1,125,300.00
Revenus divers			
Intérêt	3,806,000.43	4,073,315.45	4,277,000.00
Taxe de vente			
Impôt sur le revenu			1,185,000.00
Impositions spéciales:			
Montreal Light Heat & Power Cons.			225,000.00
The Bell Telephone Company of Canada			125,000.00
Revenu ordinaire total	\$27,600,005.01	\$27,847,510.41	\$36,457,867.64
DEPENSES ORDINAIRES:			
Intérêt et change étranger	\$13,397,895.54	\$12,453,084.95	\$13,417,669.31
Versements au fonds d'amortissement	2,030,680.88	1,850,387.23	2,304,519.60
Réserve pour pertes	1,278,109.85	1,699,340.78	1,604,800.00
Pensions et annuités	563,830.20	541,186.63	585,285.66
Pensions, service de la police et des incendies			205,000.00
Commission Métropolitaine	460,000.00	454,293.22	460,000.00
Expropriations (annuité)			550,000.00
Dépenses en vertu de contrats, obligations, etc.; dépenses générales d'administration et traitements	16,600,779.99	16,463,528.31	17,330,593.07
Dépenses ordinaires totales	\$34,331,296.46	\$33,461,821.12	\$36,457,867.64
Excédent des dépenses ordinaires sur le revenu ordinaire pour l'exercice terminé le 30 avril 1935	\$6,731,291.45	\$5,614,310.71	

ANALYSE DE LA DETTE NETTE

	1935 30 avril (Etat provisoire)	1934 30 avril	1932 31 déc.	1931 31 déc.
Aqueduc	\$59,734,158	\$59,734,158	\$56,341,291	\$54,693,880
Egouts	15,289,327	15,289,327	13,195,638	11,550,569
Conduits	5,779,871	5,780,711	5,346,126	4,824,939
Chemins, ponts et viaducs	47,288,272	48,107,225	46,360,420	40,242,814
Édifices publics et chantiers	21,526,096	21,616,085	20,962,645	17,736,066
Pares et terrains de jeux	14,604,753	14,623,753	14,670,008	14,017,245
Municipalités annexées (non classifiées)	19,779,796	19,780,235	19,797,554	19,860,113
Propriétés à vendre	1,379,157	1,393,244	1,364,482	1,250,307
Dépenses de capital 1934-35 (non classifiées)	2,811,026			
	\$188,192,516	\$186,324,798	\$178,038,164	\$164,336,033
Moins: Contributions des gouvernements fédéral et provincial aux travaux de chômage	5,575,490	4,754,473	3,852,845	1,698,204
	\$182,617,026	\$181,570,325	\$174,185,319	\$162,637,829
Assistance aux chômeurs, déficits et dépenses extraordinaires consolidé, moins réserve pour amortissement	39,373,803	27,786,276	11,381,377	8,096,669
Escompte sur obligations (prime déduite)	6,230,619	6,225,487	5,492,542	5,057,152
	\$228,221,448	\$215,582,088	\$191,059,238	\$175,791,650
Moins: Réserves pour amortissement	32,775,734	29,214,664	25,075,246	21,599,804
Surplus, compte capital	5,271,842	5,272,049	4,026,754	4,646,694
	\$38,047,576	\$34,486,713	\$29,102,000	\$26,246,498
DETTE NETTE (excédent du passif sur l'actif disponible)	\$190,173,872	\$181,095,375	\$161,957,238	\$149,545,152

N.B.—Les dépenses pour l'aqueduc et les autres travaux rapportant des revenus ne sont pas considérés comme actif disponible dans cette analyse.

ÉVALUATION IMMOBILIÈRE ET PROPORTION DE L'IMPÔT FONCIER PERCUE

Année	Évaluation immobilière	Propriétés imposables	Imposition de l'année	Perception au 30 avril 1935	% perçu	Non perçu au 30 avril 1935
1927	\$1,102,266,500	\$836,873,420	\$20,025,667	\$19,960,174	99.7	\$ 56,493
1928	1,134,366,427	868,542,118	21,762,367	21,679,131	99.6	83,236
1929	1,189,292,414	920,489,012	22,739,994	22,556,319	99.1	183,675
1930	1,245,746,459	962,731,641	24,751,676	24,432,580	98.7	319,096
1931	1,274,273,478	983,029,613	24,404,866	23,736,339	97.3	668,527
1932	1,293,024,258	983,145,389	24,824,683	23,189,726	93.4	1,634,957
1933	1,273,099,483	955,950,170	24,788,801	20,374,538	82.2	4,414,263
1934	1,250,584,927	930,245,010	25,406,876	17,105,764	67.3	8,301,112

AUDITORS' STATEMENT

COMPARISON OF INTERIM STATEMENT OF ORDINARY REVENUE AND EXPENDITURE FOR THE YEAR ENDED 30TH APRIL, 1935
WITH THE RELATIVE BUDGET ESTIMATES FOR THE YEARS 1ST MAY, 1934, TO 30TH APRIL, 1935, AND 1ST MAY, 1935,
TO 30TH APRIL, 1936

ORDINARY REVENUE:	Budget Estimates 1934-35	Interim Statement of Ordinary Revenue and Expenditure 1934-35	Budget Estimates 1935-36
Revenue from Taxation:			
Assessments on Real Estate	\$13,299,316.31	\$13,313,853.53	\$13,507,657.64
Water and Business Taxes	7,980,000.00	7,912,654.88	9,270,000.00
	\$21,279,316.31	\$21,226,508.41	\$22,777,657.64
Licenses, Permits and Amusement Tax	1,037,900.00	1,048,671.82	1,125,000.00
Recorder's Court and Traffic Department	258,000.00	248,287.96	263,000.00
Rents and Privileges	1,218,788.27	1,091,553.52	1,125,300.00
Miscellaneous Income		159,173.25	144,910.00
Interest	3,806,000.43	4,073,315.45	4,277,000.00
Sales Tax			5,210,000.00
Income Tax			1,185,000.00
Special Levies:			
Montreal Light, Heat & Power Cons.			225,000.00
The Bell Telephone Company of Canada			125,000.00
Total Ordinary Revenue	\$27,600,005.01	\$27,847,510.41	\$36,457,867.64
ORDINARY EXPENDITURE:			
Interest and Foreign Exchange	\$13,397,895.54	\$12,453,084.95	\$13,417,669.31
Sinking Fund Instalments	2,030,680.88	1,850,387.23	2,304,519.60
Reserve for Losses	1,278,109.85	1,699,340.78	1,604,800.00
Pensions and Annuities	563,830.20	541,186.63	585,285.66
Pensions, Police and Fire Departments			205,000.00
Metropolitan Commission	460,000.00	454,293.22	460,000.00
Expropriations (Annuity)			550,000.00
Expenditures under Contracts, Deeds, etc., and General Administration			
Expenses and Salaries	16,600,779.99	16,463,528.31	17,330,593.07
Total Ordinary Expenditure	\$34,331,296.46	\$33,461,821.12	\$36,457,867.64
Excess of Ordinary Expenditure over Ordinary Revenue for the year ended April 30th, 1935	\$6,731,291.45	\$5,614,310.71	

ANALYSIS OF NET DEBT

	1935 April 30 (Interim statement)	1934 April 30	1932 Dec. 31	1931 Dec. 31
Water Works	\$59,734,158	\$59,734,158	\$56,341,291	\$54,693,880
Sewers	15,289,387	15,289,387	15,195,638	11,550,569
Conduits	5,779,871	5,780,711	5,346,126	4,924,939
Roads, bridges and subways	47,288,272	48,107,225	46,360,420	40,242,914
Public buildings and operating plants	21,528,096	21,616,085	20,962,645	17,796,066
Parks and playgrounds	14,604,753	14,623,753	14,670,008	14,017,245
Annexed municipalities (unclassified)	19,779,796	19,780,235	19,797,554	19,860,113
Properties held for sale	1,379,157	1,393,244	1,364,482	1,250,307
Capital Expenditures 1934-35 (unclassified)	2,811,026			
	\$188,192,516	\$186,324,798	\$178,038,164	\$164,336,033
Deduct: Dominion and Provincial Governments' share of cost of Relief Works	5,575,490	4,754,473	3,852,845	1,698,204
	\$182,617,026	\$181,570,325	\$174,185,319	\$162,637,829
Direct Relief, Revenue Deficits and Extraordinary Expenses funded, less reserve for amortization	39,373,803	27,786,276	11,381,377	8,096,669
Bond discount (less premium)	6,230,619	6,225,487	5,492,542	5,057,152
	\$228,221,448	\$215,582,088	\$191,059,238	\$175,791,650
Deduct: Sinking Fund Reserves	32,775,734	29,214,664	25,075,246	21,599,804
Capital Surplus	5,271,842	5,272,049	4,026,754	4,046,694
	\$38,047,576	\$34,486,713	\$29,102,000	\$26,246,498
NET DEBT (being excess of liabilities over active assets)	\$190,173,872	\$181,095,375	\$161,957,238	\$149,545,152

N.B.—Expenditures for waterworks and other revenue-producing properties are not considered as active assets for the purpose of this analysis.

PROPERTY VALUATION IN THE CITY OF MONTREAL AND PROPORTION OF GENERAL REAL ESTATE TAXES COLLECTED

Year	Property Valuation	Assessed Value	Total Annual Levy	Collected up to Apr. 30 35	% Collected	Uncollected at Apr. 30/35
1927	\$1,102,266,500	\$836,873,420	\$20,025,667	\$19,969,174	99.7	\$ 56,493
1928	1,134,366,427	868,542,118	21,762,367	21,679,131	99.6	83,236
1929	1,189,292,414	920,489,012	22,739,994	22,556,319	99.1	183,675
1930	1,245,746,459	962,731,641	24,751,676	24,432,580	98.7	319,096
1931	1,274,273,478	983,029,413	24,404,866	23,736,339	97.3	668,527
1932	1,293,024,258	983,145,389	24,824,683	23,189,729	93.4	1,634,957
1933	1,273,099,483	955,950,170	24,788,801	20,374,538	82.2	4,414,263
1934	1,250,584,927	930,245,010	25,406,876	17,105,764	67.3	8,301,112

STATISTIQUE GÉNÉRALE

	1932	1933	1934
Superficie de la municipalité.....	32,254 acres	32,254 acres	32,254 acres
Rues ouvertes.....	852.1 milles	852.1 milles	853.0 milles
Rues appartenant à la cité.....	697.7 "	697.7 "	692.0 "
Rues pavées.....	537.8 "	556.0 "	556.0 "
Rues macadamisées.....	40.1 "	38.1 "	38.1 "
Trottoirs permanents.....	994.7 "	1,006.4 "	1,006.4 "
Egouts.....	747.9 "	747.9 "	758.8 "
Parcs publics.....	93	104	112
Superficie des parcs publics.....	1,666.0 acres	1,750.2 acres	1,775.6 acres

La Commission des Ecoles Catholiques a 226 écoles et 121,106 élèves; la Commission des Ecoles Protestantes a 49 écoles et 36,026 élèves; l'Université McGill compte 3,015 étudiants et l'Université de Montréal et ses collèges affiliés (pour l'année 1934), 7,823 étudiants.

Les principales manufactures de la cité sont: les textiles, la farine, le sucre et les produits alimentaires, les cuirs et les tabacs, le fer et l'acier, les locomotives et les wagons de chemin de fer, le verre, le bois, la pulpe et le papier, l'imprimerie et nombre d'autres.

ADMINISTRATION DE MONTREAL

La cité a une superficie de cinquante milles carrés et est divisée en 35 quartiers dont chacun élit un échevin. Pour les noms et les divisions des quartiers, voir le commencement de l'annuaire des rues.

Le maire est élu par le vote de tous les électeurs.

Le jour d'élection est le deuxième lundi de décembre tous les deux ans.

Le maire représente la cité dans les cérémonies civiques, il préside les assemblées du conseil et n'a qu'un vote prépondérant, excepté lorsque toute la majorité du conseil est requise—le conseil est composé de 36 membres et la majorité est de 19, et lorsque cette majorité est requise, le maire vote comme échevin et, naturellement, n'a pas de vote prépondérant.

Le comité exécutif se compose de 5 membres avec pouvoirs semblables à ceux de l'exécutif d'une législature. C'est là le seul exécutif, mais le conseil peut aussi nommer des comités d'étude. Les membres du comité exécutif conservent leur siège au conseil comme échevins, et le maire ne peut pas être membre du comité exécutif.

Le principe basique du fonctionnement de l'exécutif est que, pour continuer en fonctions, il doit avoir la confiance de la majorité du conseil de la même façon qu'un gouvernement dans les parlements provinciaux ou fédéral.

Le conseil doit nommer un directeur des services, qui travaille de concert avec le comité exécutif est l'intermédiaire et entre le comité et les chefs de services.

Le terme du conseil est de deux ans.

Le maire reçoit un salaire de \$10,000.00 par année, chaque échevin reçoit \$2,000.00, auquel on ajoute \$5,000.00 pour chaque membre du comité exécutif et \$5,000.00 de plus pour le président du comité, portant la rémunération de ce dernier à \$12,000.00. Le leader du conseil reçoit une somme additionnelle de \$3,000.00.

LA COMMISSION METROPOLITAINE DE MONTREAL

Dans le but surtout de faciliter la finance des municipalités de l'île de Montréal, la Commission Métropolitaine de Montréal a été formée en vertu de la loi, le 19 mars 1921.

Cette commission se compose de 15 membres, dont l'un représente le Ministère des Affaires Municipales de la Province de Québec, huit représentent la cité de Montréal et un représente chacune des municipalités suivantes:—Westmount, Outremont, Verdun, Lachine, Lasalle, Ville Saint-Pierre, Hampstead, Mont-Royal, Saint-Laurent, Montréal-Ouest, Montréal-Nord, Montréal-Est, Saint-Michel, Pointe-aux-Trembles et Laval de Montréal.

"Aucune municipalité soumise à l'action de la commission ne peut contracter un emprunt ni faire une émission d'obligations si elle n'y est spécialement autorisée par une résolution de la commission; mais si une municipalité obtient telle autorisation, l'emprunt est soumis à toutes les dispositions des lois qui la régissent. Ces municipalités peuvent cependant contracter des emprunts temporaires en anticipation de la perception de leur revenu annuel, ainsi que les emprunts non encore effectués mais légalement autorisés avant l'entrée en vigueur de la présente loi."

"La commission répartit entre les diverses municipalités soumises à la présente loi, les charges résultant des emprunts, spécialement l'intérêt et la contribution au fonds d'amortissement, et les dépenses qu'elle encourt pour tels emprunts, de façon que ces charges et dépenses soient supportées entièrement par les municipalités pour le bénéfice desquelles elles ont été encourues."

"Sauf quant à sa responsabilité comme co-obligée avec les autres municipalités sous le contrôle de la commission pour les dépenses encourues et les dettes contractées par cette dernière, la cité de Montréal n'est pas soumise au contrôle de celle-ci, et la juridiction et les pouvoirs de la dite cité ne sont pas affectés par la présente loi."

IMPOSITION DES TAXES A MONTREAL

A Montréal, le taux de la taxe est de \$1.35 par \$100.00 de l'évaluation des terrains, bâtiments et dépendances (à l'exclusion de la machinerie), et des tuyaux, autos, fils, tunnels, conduits et appareils similaires employés par les compagnies d'utilité publique.

Surtaxe—Une taxe spéciale au taux de 5%, imposée en vertu du statut 23 George V, chapitre 123, et une autre taxe spéciale au taux de 3% imposée en vertu du statut 24 George V, Chapitre 88, est ajoutée seulement au montant de la taxe annuelle de \$1.35.

Il est important de remarquer qu'il n'y a pas à Montréal de taxe sur la propriété personnelle, telle qu'imposée dans la plupart des villes des Etats-Unis. Ainsi, la population n'a pas à subir une des taxes les plus ennuyeuses.

Enlèvement de la neige—La taxe pour l'enlèvement de la neige des trottoirs est de \$0.09 cents par \$100.00 d'évaluation et de \$0.20 cents par pied pour les propriétés non imposables.

Taxes spéciales—Des taxes spéciales sont imposées sur la propriété foncière en vertu des règlements Nos. 595, 610 et 784, pour pourvoir annuellement à l'intérêt et au fonds d'amortissement des emprunts de \$2,000,000.00, \$1,400,000.00 et \$1,500,000.00 autorisés par les dits règlements.

Le taux chargé en vertu du règlement numéro 595 est de \$0.165, en vertu du règlement 610, \$0.12, et en vertu du règlement 784, \$0.085, formant un total annuel, pour les trois taxes, de \$0.36 par \$1,000.00 d'évaluation.

Conduites d'eau—Une taxe spéciale n'excédant pas 6% par an du coût d'installation des conduites d'eau en face des lots vacants.

Taxe spéciale de pavage—Une taxe spéciale annuelle est imposée sur tous les immeubles dans la cité pour couvrir le coût des pavages faits depuis le premier janvier 1919 et qui ne sont pas imputables aux propriétaires riverains. Le taux de cette taxe spéciale est de \$1.18 par \$1,000.00 d'évaluation.

En vertu des termes de sa franchise, la Compagnie des Tramways de Montréal paye à la Cité un loyer de \$500,000.00 par année.

Une taxe scolaire est imposée sur la propriété, au taux de 7 millièmes par \$100.00 pour les Catholiques Romains, 10 millièmes pour les protestants et 12 millièmes pour les neutres et les compagnies.

GENERAL STATISTICS

	1932	1933	1934
Area of municipality	32,254 acres	32,254 acres	32,254 acres
Streets opened	852.1 miles	852.1 miles	853.0 miles
Streets owned by city	691.7 "	691.7 "	692.0 "
Streets paved	537.8 "	556 "	556 "
Streets macadamized	40.1 "	38.1 "	38.1 "
Permanent sidewalks	994.7 "	1006.4 "	1006.4 "
Sewers	747.9 "	747.9 "	758.8 "
Public parks	93 "	104 "	112 "
Area of public parks	1,666.0 acres	1,750.2 acres	1,775.6 acres

The city was incorporated in 1832.

The Roman Catholic School Board has 226 schools with 121,106 pupils; and the Protestant School Board has 49 schools with 36,026 pupils. McGill University has 3,015 students and Montreal University and affiliated colleges (for year 1934), 7,823 students.

The principal manufactures of the city are: textiles, flour, sugar and food products, leather and tobacco products, iron and steel, locomotives and railway cars, glass, timber and lumber, wood pulp and paper, printing, and many others.

HOW MONTREAL IS ADMINISTERED

The City has an area of some fifty square miles and is divided into 35 wards, each electing one Alderman. For names and divisions of wards see beginning of Street Directory.

The Mayor is elected by vote of all the electors.

Election day is the second Monday in December every two years.

The Mayor represents the City at civic functions, presides at Council meetings and has casting vote only, save when a majority of whole Council is required—namely, the Council is composed of 36 and a majority is 19, and when such is needed the Mayor will vote as an Alderman, and, naturally, there will be no casting vote.

The Executive is composed of 5 members having powers parallel with those of the Executive of a legislature. This is the only Executive, but the Council may also appoint committees of study. The members of the Executive retain their seats in the Council as Aldermen, and the Mayor may not be a member of the Executive.

The basic principle of the operation of the Executive is that to carry on it must have the confidence of a majority of the Council in the same way as a government in the Provincial or Federal Fields.

The Council must appoint a Director of Departments, who will work under the orders of the Executive Committee and be the link between it and the heads of departments.

The term of office of the Council is two years.

The Mayor receives a salary of \$10,000 per annum, each Alderman receives \$2,000, to which is added \$5,000 for each member of the Executive, with a further \$5,000 for the Chairman of the Executive, bringing the remuneration of the latter to \$12,000. The Leader of the Council receives an additional \$3,000.

THE MONTREAL METROPOLITAN COMMISSION

Largely for the purpose of facilitating the financing of municipalities on the Island of Montreal, "The Island of Montreal Metropolitan Commission" was formed under Act dated March 19, 1921.

The Commission is composed of fifteen members, one of whom represents the Department of Municipal Affairs of the Province of Quebec, eight represent the City of Montreal, and one, each, the following cities: Westmount, Outremont, Verdun, LaSalle, and one each, the Towns of LaSalle, St. Pierre, Hampstead, Mount Royal, St. Laurent, Montreal West, Montreal North, Montreal East, St. Michel, Pointe-aux-Trembles and Laval de Montréal.

"No municipality subject to the action of the Commission may contract a loan or issue bonds unless it be specially authorized to do so by a resolution of the Commission; but if a municipality obtains such authorization, the loan shall be subject to the provisions of the acts governing it. Such municipalities may, however, contract temporary loans in anticipation of the collection of their annual revenue as well as the loans not yet effected, but legally authorized before the coming into effect of this Act."

"The Commission shall apportion among the various municipalities subject to this Act the charges resulting from the loans, and especially the interest and the contribution to the sinking fund, and the expenses which it may incur for such loans, in such manner that the charges and expenses shall be borne entirely by the municipalities for whose benefit they have been incurred."

"Save as to its responsibility as being jointly obligated with the other municipalities under the control of the Commission, for the expenses incurred and debts contracted by the latter, the City of Montreal is not submitted to its control, and the jurisdiction and powers of the said City shall not be affected by this Act."

HOW TAXES ARE LEVIED IN MONTREAL

In Montreal, the rate of taxation is \$1.35 per \$100 on the assessed value of land, buildings and attachments, exclusive of machinery, and on pipes, poles, wires, tunnels, conduits and similar apparatus used by public service corporations.

Surtax—Special Tax at the rate of 5%, imposed in virtue of Act 23 Geo. V, chap. 123, and another special tax at the rate of 3% imposed in virtue of the Act 24 Geo. V, chap. 88, only on the amount of the annual assessment of \$1.35.

It is important to remark that there are no personal property taxes in Montreal such as are levied in most cities of the United States. Thus, the population is spared one of the most objectionable of all taxes.

Snow cleaning—The assessment for cleaning snow from sidewalks is \$0.09 per \$100.00 valuation; \$0.20 per foot for exemptions.

Special Taxes—Special Taxes are imposed on immoveable property under By-laws Nos. 595, 610 and 784, to provide annually for the interest and the sinking fund for the loans of \$2,000,000, \$1,400,000 and \$1,500,000, authorized by said By-laws.

The rate imposed under By-law No. 595 is \$0.165, under By-law No. 610, \$0.12 and under By-law No. 784, \$0.085, making a total yearly rate, for the three taxes, of \$0.36 per \$1,000 valuation.

Water pipes—A special tax not exceeding six per cent. per annum of the cost of laying water pipes in front of vacant lots.

Special paving tax—An annual special tax is imposed on all immoveable property in the City to cover the cost of the paving laid since the 1st of January, 1919, not chargeable on frontage. The rate of that special tax is \$1.15 per \$1,000 valuation.

Under the terms of its franchise the Montreal Tramways Company pays the city \$500,000 per annum as rental.

A school tax is levied on the property basis, amounting to 7 mills per \$100 in the case of Roman Catholics, 10 mills in the case of Protestants, and 12 mills in the case of "neutrals" and in the case of companies.

La taxe d'affaires sur les lieux occupés par tous les manufacturiers, les institutions financières et commerciales, se chiffre à 10% de la valeur annuelle des lieux. Une taxe spéciale est imposée aux brasseurs au taux de \$60.00 pour chaque \$400.00 ou partie quelconque de ce montant de la valeur annuelle du local occupé.

La taxe d'eau est la suivante, basée sur le loyer annuel du logement occupé: 8½% sur les logements, les magasins, les bureaux, etc., 12% sur les hôtels, les tavernes etc., excepté dans le cas des plus grands hôtels ou l'eau est payée au compteur. Les églises paient le même taux que les magasins, et les hôpitaux publics comportant plus de 100 lits gratuits paient un taux fixe de \$25.00. De plus, il y a une récluse pour l'emploi de l'eau dans les bains publics et privés, les fontaines, les boyaux pour les animaux, etc., etc.

Surtaxe—Une taxe spéciale au taux de 8% est imposée en vertu des statuts 23 George V, chapitre 123, et 24 George V chapitre 88.

Une taxe spéciale est imposée à toute banque faisant affaires dans la cité, au taux de \$400.00 à \$600.00, suivant le capital payé. De plus, chaque banque paye une taxe de \$100.00 pour chacune de ses succursales. Une taxe de \$200.00 est imposée à toute compagnie d'assurances sur la vie, les accidents ou de garantie, et de \$100.00 sur toute compagnie d'assurance maritime, et de 1% sur les primes perçues par la Cité par toute compagnie d'assurance contre l'incendie.

Une taxe pour l'occupation du domaine public est imposée lorsque des permis sont accordés pour la construction de caves et de voûtes, au taux de 2½% de la valeur de superficie du terrain occupé à ces fins. Des taxes spéciales, basées sur le front des immeubles, sont imposées pour payer le coût des égouts, des pavages et des trottoirs permanents. Les permis sont de \$5.00 à \$1,000.00 suivant les occupations. Il y a des taxes sur les chiens et les chevaux, ainsi que sur les camions automobiles de plus de 10,000 livres.

Pour détails officiels concernant les taxes à Montréal, voir état sur la page suivante.

PROGRES D'APRES LES TRANSACTIONS IMMOBILIERES ET LA CONSTRUCTION

En 1913 des permis de construction ont été émis à l'hôtel de ville pour des bâtiments d'une valeur totale de \$27,000,000.00 ce chiffre étant le plus élevé jusqu'à 1924. Les chiffres de l'année 1921 ont augmenté énormément comparés à ceux des années précédentes, probablement à cause du commencement d'un grand hôtel. Une autre augmentation fut indiquée en 1923 alors que l'érection de plusieurs grands édifices a établi un nouveau record de \$27,125,863.00. Ce chiffre, cependant, a été excédé en 1924 alors que la construction s'est élevée à \$31,000,000.00 et ce dernier chiffre a été encore excédé en 1926 et un nouveau record a été établi en 1929, ainsi que l'indique le tableau suivant:—

	Nombre année complète	Valeur année complète	Valeur premier semestre
1916	1,880	5,333,204	2,463,324
1917	1,579	4,387,638	2,466,659
1918	1,481	4,883,673	2,039,565
1919	2,133	10,033,901	2,887,424
1920	2,699	14,067,609	8,554,244
1921	4,573	21,310,472	7,420,178
1922	5,238	21,132,586	9,142,774
1923	5,433	27,125,863	15,274,862
1924	5,935	31,013,419	17,248,115
1925	5,602	25,520,523	11,484,558
1926	5,594	31,720,049	13,672,239
1927	6,211	45,183,317	11,689,052
1928	6,639	36,284,181	15,344,016
1929	5,755	46,065,924	27,299,816
1930	4,841	37,504,590	10,934,261
1931	4,475	31,876,676	5,824,407
1932	2,693	10,557,438	3,164,191
1933	2,196	5,648,862	1,607,905
1934	2,383	4,098,025	4,421,415



IS ONLY VISIBLE TO THOSE
WHO PASS BY

Make your business seen all over Greater Montreal
by being displayed and classified in

Lovell's
Montreal Directory

It is in constant use in offices, banks, stores, public institutions,
churches and schools every day of the year.

Business tax on the premises of all manufacturers, financial and commercial institutions amounts to 10 per cent. of the annual value of the premises in which the business is carried on. A special tax is levied on brewers at the rate of \$60 for every \$400 or part thereof of the yearly value of the premises.

The water tax is as follows, based on the annual rental of the premises occupied: 8½ per cent. on dwellings, stores, shops, offices, etc., 12 per cent. on hotels, taverns, etc., save in the case of larger hotels, where water is charged by meter. Churches pay the same rate as stores, and public hospitals having one hundred gratuitous cots pay a flat rate of \$25. In addition to the above, there is a schedule for the use of water in public and private baths, fountains, hose for the watering of animals, etc., etc.

Surtax—Special Tax at the rate of 8% imposed in virtue of Acts 23 Geo. V, chapter 123, and 24 Geo. V, chapter 88.

A special tax is levied upon every bank doing business in the city, the tax ranging from \$400 to \$600, according to the paid-up capital. In addition thereto, each bank pays a tax of \$100 for each of its branches. A tax of \$200 is levied on every life, accident or guarantee insurance company, and of \$100 on every marine insurance company, and of 1 per cent. on the premiums collected in the city by every fire insurance company.

A tax for the occupation of the public domain is levied where permits are granted for the construction of cellars and vaults, at the rate of 2½ per cent. on the superficial value of the land occupied for such purposes. Special taxes, based upon foot frontage are levied on cost of sewers, pavements and permanent sidewalks. Licenses are \$5 to \$1,000 on occupations. There are dog and horse taxes, and taxes on motor trucks weighing over 10,000 lbs.

For official details concerning taxation in Montreal, see statement on next page.

PROGRESS MEASURED BY REAL ESTATE TRANSACTIONS AND BUILDING ACTIVITY

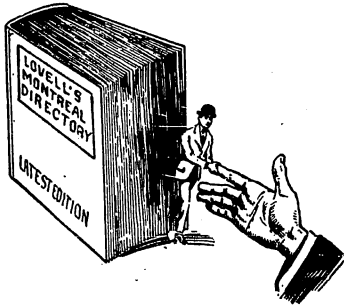
In the year 1913 building permits were issued at the City Hall for buildings with a total value of over \$27,000,000, this being the largest figure until 1924. The figures for the year 1921 increased enormously over those of the previous few years, largely by reason of the commencement of a large new hotel. Another jump took place in 1923 when the erection of several large buildings established a new high record at \$27,125,863. This, however, was exceeded in 1924, when the figures stood at \$31,000,000, to be again exceeded in 1926, and a new high record set for 1929, as the following table illustrates.

Year	Number full year	Values full year	Values first half-year
1916	1,880	5,333,204	2,463,324
1917	1,579	4,387,638	2,466,659
1918	1,481	4,883,673	2,039,565
1919	2,133	10,033,901	2,887,424
1920	2,699	14,067,609	8,554,244
1921	4,573	21,310,472	7,420,178
1922	5,238	21,132,586	9,142,774
1923	5,433	27,125,863	15,274,862
1924	5,935	31,013,419	11,248,115
1925	5,602	25,520,523	11,484,558
1926	5,594	31,720,049	13,672,239
1927	6,211	45,183,317	11,689,052
1928	6,639	36,284,181	15,344,016
1929	5,755	46,065,924	27,299,816
1930	4,841	37,504,590	10,934,261
1931	4,475	31,876,676	5,824,407
1932	2,693	10,557,438	3,164,191
1933	2,196	5,648,862	1,607,905
1934	2,383	4,098,025	4,421,415

GETTING NEW CUSTOMERS

OUT OF

Lovell's Montreal Directory



is one of the surest and best ways for you to obtain NEW BUSINESS.

Study and use the information contained therein of the more than 1,160,000 people who make Greater Montreal their place of business and residence.