

CORISTINE FUR STORES

OWNED AND OPERATED BY
James Coristine & Co., Limited

THE FINEST QUALITY OF FURS OFFERED
DIRECTLY TO THE PUBLIC BY ONE OF
THE OLDEST AND MOST IMPORTANT
FUR HOUSES IN CANADA

EXCLUSIVE MODELS

REPAIRS, REMODELLING and STORAGE

1241 PEEL STREET

Phone: LAncaster 5204

James Coristine & Co.
LIMITED

MANUFACTURERS OF
HATS, CAPS and FURS

WHOLESALE JOBBERS AND
IMPORTERS OF
GLOVES and MITTS
GENTS FURNISHINGS
LUMBERMEN'S SUPPLIES
Etc.

297 St. Paul Street W.
MA. 8041

CORISTINE BUILDING

AND
ST. NICHOLAS BUILDING

MODERN OFFICES & SUITES
AT
MODERATE RENTALS

HEADQUARTERS FOR
INSURANCE, SHIPPING, CUSTOMS
and GENERAL BROKERAGE

Centrally Located in the Heart of
**Downtown
Montreal**

ADJOINING
THE MONTREAL BOARD OF TRADE

*ALTERATIONS TO SUIT
TENANTS*

CORISTINE REALTIES
LIMITED

410 St. Nicholas Street
Phone: MARquette 8041



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

**414 ST. JAMES STREET WEST
and
MOUNT ROYAL HOTEL**

Telephone Plateau 8171

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;

Ou 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—de 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 un mentionnait qu'elles étaient situées sur telle route, à coté 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

Editeurs 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 additionnelle 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 réviser 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.

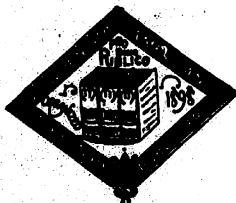
JOHN LOVELL & SON, LIMITED

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 Directory.
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 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 1838

MONTREAL

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

Lovell's Montreal Directory has become an absolute necessity in modern business and social life. Its value and uses are increasing rapidly as the extent of the material to be found within its covers is becoming more generally known. Lovell's Montreal Directory, being the natural source of all business information, has become as much a part of the equipment of the modern office as the telephone or the mail. Dozens of times a day it is referred to for names, addresses, initials, street locations or business classifications beside the innumerable questions it answers as to the city itself. Without it a chaotic condition would exist, indeed.

Lovell's Montreal Directory might be called a semi-public institution, for it owes an obligation to the public who in turn owe it co-operation and support, for it is through the City Directory that the community gets much international publicity. Perhaps a less known but just as important service as the listing of names and addresses and the classification of business concerns is the important functions of the Directory in setting forth the characteristics and advantages of a city as a place of residence, an educational centre, a business location or an industrial site.

Because of the importance of the information to be found in City Directories, hundreds of Directory Libraries are maintained throughout North America by members of the Association of North American Directory Publishers.

During the sixteenth century the invention of the printing press made it possible to issue a classified list of names entitled "The names of all such Gentlemen of Accompts as were residing within the City of London." This was published during the reign of Queen Elizabeth. The first real Directory, however, was published in London, England, in 1640. Philadelphia, Pa., was the first city in the United States to publish a Directory. This was in 1785, New York following with its first Directory in 1786 and Boston, Mass., in 1789.

The first Directory of the City of Montreal was issued in the year 1819 and the present firm of John Lovell & Son, Limited became associated with this directory in the year 1842, and has continued as the publishers of Lovell's Montreal Directory.

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

ESTABLISHED 1835

423 ST. NICHOLAS STREET

MONTREAL

Publishers of Lovell's Montreal Directory since 1842

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
LIEGE, BELGIUM
LYON, FRANCE
MILAN, ITALY
NAPLES, ITALY
PARIS, FRANCE
PRAGUE, CZECHO-SLOVA
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.
BARRIE, VT.

BATAVIA, N.Y.
BATTLE CREEK, MICH.
BAY CITY, MICH.
BEAUMONT, TEX.
BELLWAS 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.
BULWER, PA.
CAMBRIDGE, MASS.
CANTON, OHIO
CARTRAGE, N.Y.
CASPER, WYOMING
CHARLESTON, W.VA.
CHEYENNE, WYOMING
CHICAGO, ILL.
CHILLICOTHO, OHIO
CINCINNATI, OHIO
CLARESBURG, 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
ELMHURST, N.Y.
EL PASO, TEX.
ERIE, PA.
EUSTIS, FLA.
EVANSTON, ILL.
EVANSVILLE, IND.
FAIRMONT, W.VA.
FALL RIVER, MASS.
FARGO, N.D.
FITCHBURG, MASS.
FINDLAY, OHIO
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.
JAMSTON, N.Y.
JERSEY CITY, N.J.
JOHNSTON, PA.
JOHNSTOWN, PA.
JOLIET, ILL.
KALAMAZOO, MICH.
KANAWAS CITY, KAN.
KANBAS CITY, MO.
KEY WEST, FLA.
KINGSTON, N.Y.
LAKELAND, FLA.
LANCASTER, OHIO
LANCASTER, PA.
LAWRENCE, MASS.
LEWISTON, ME.
LEMA, 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.
MARICETTA, OHIO
MARION, OHIO
MARISSILLON, 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.
NORTHEAMPTON, MASS.
ODGENSBURG, N.Y.
OAKLAND, CAL.
CALA, FLA.
OKLAHOMA, OKLA.
OMAHA, NEB.
ONEIDA, N.Y.
ONEONTA, N.Y.
OSKOSH, WIS.
PARKERSBURG, W.VA.
PASSAIC, N.J.
PATERSON, N.J.
PAWTUCKET, R.I.
PENNSACOLA, FLA.
PETERSBURG, VA.
PHILADELPHIA, PA.
PHOENIX, ARIZ.
PITTSBURG, PA.
PLATTSBURG, N.Y.
PORTLAND, MICH.
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
PORTSMOUTH, N.H.
PORTSMOUTH, OHIO
POTTSVILLE, PA.
POUGHKEEPSIE, N.Y.
PROVIDENCE, R.I.
QUINCY, MASS.
RACINE, WIS.
RALPHIGH, 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.
SACINAW, MICH.
SALEM, ORE.
SALT LAKE CITY, UTAH
SAN ANTONIO, TEXAS
SAN DIEGO, CAL.
SANDUSKY, OHIO
SAN FRANCISCO, CAL.
SAN JOSE, CAL.
SALT SPRING MARIE, MICH.
SCHENECTADY, N.Y.
SEATTLE, WASH.
SHEWA 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.
TALLAHASSEE, FLA.
TAMPA, FLA.
TARRANT, MASS.
TERRON HAUTE, IND.
TIPPIN, OHIO
TOLEDO, OHIO
TOPEKA, KAN.
TRENTON, N.Y.
TROY, N.Y.
WACO, TEX.
WALTHAM, MASS.
WARREN, OHIO
WASHINGTON, D.C.
WATERBURY, CONN.
WATERBURY, N.Y.
WESTERLY, R.I.
WHEELING, 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 SINCE 1842

BY

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Established 1835

423 to 429 St. Nicholas Street, MONTREAL

ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL

1937-1938

CONTENANT

LES ANNUAIRES ALPHABETIQUE ET DES RUES

des MAISONS D'AFFAIRES et des CITOYENS du

"GREATER MONTREAL"

Comprenant

HAMPSTEAD
LACHINE
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



95me volume

Prix \$40.00

IMPRIMÉ ET PUBLIÉ PAR

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Etablie en 1835

423-429, RUE ST-NICOLAS, MONTRÉAL

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

1937-1938

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

95th Volume



Price \$40.00

PRINTED AND PUBLISHED BY

JOHN LOVELL & SON, LIMITED

Established 1835

423-429 ST. NICHOLAS STREET, MONTREAL

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 fera 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.....	59c
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.....	739
Names, Descriptions and Corporations of Cities and Towns included in Greater Montreal.....	2388
Lovell's Montreal Business Directory.....	2395
Index a la Classification des Affaires.....	2622
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.....	59c
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.....	739
Noms, descriptions et corporations des cités et villes comprises dans le Greater Montreal.....	2388
Annuaire Montréalais d'affaires classifiées de Lovell.....	2395
Index à la classification des affaires.....	2622
Noms des endroits dans l'Empire Britannique, l'Europe et les Etats-Unis où l'annuaire Montréalais de Lovell est distribué.....	9

PRÉFACE

DE

L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL

Cette édition est celle de 1937-38 de l'Annuaire Montréalais de Lovell, le 95ième volume.

*Les différentes parties de ce travail qui ont donné satisfaction à nos clients dans des éditions précédentes se retrouvent dans celle-ci, notamment:

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 61 à 737), 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 739 à 2387.

L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS D'AFFAIRES CLASSIFIÉES DE LOVELL, imprimé sur papier jaune, suit la section alphabétique et, sur les pages 2395 à 2621; 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 1,251,864, 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 175,874 (cet estimé nous est fourni par les municipalités suburbaines) LE GREATER MONTREAL a une population de 1,427,738.

ÉDITEURS
DE
L'ANNUAIRE MONTRÉALAIS DE LOVELL
DEPUIS 1842

JOHN LOVELL & SON, LIMITED
ÉDITEURS
ÉTABLI 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 titres qui sont énumérés ci-dessus et qui augmentent la valeur de ce volume.

PREFACE

TO

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY

This is the 1937-38 edition of Lovell's Montreal Directory, the 95th Volume.

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

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 individual.
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 737). 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 739 to 2387.

LOVELL'S MONTREAL BUSINESS DIRECTORY, printed on yellow paper, follows the Alphabetical section, and on pages 2395 to 2621 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 1,251,864, 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, 175,874 (this estimate is supplied us by the Suburban Municipalities) GREATER MONTREAL has a population of 1,427,738.

PUBLISHERS
OF
LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY
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 features, listed above, which tend to increase the value of this publication.

INTRODUCTION

— A —

L'ANNUAIRE MONTREALAIS DE LOVELL POUR 1937-38

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'à un 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 Canadien 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.

A 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'eaux. 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, fonda à Paris vers 1638, le choix le même site et exécuta 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 cinquante, sont arrivés à Place Royale le 18 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 explorateurs, 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 demeurèrent 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. A 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 1829. Le canal Lachine commença 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 dûment 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 ainsi que la première ligne de 16 milles fut ouverte à la circulation entre La Prairie 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 brûla 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 abondamment et circulait couramment. A 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.

PREMINENCE 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 dédaignant en grandeur sur ce continent qu'à New-York. Son outillage et ses facilités ne sont nulle part surpassés et on peut y transborder un cargaison de grain plus rapidement que dans n'importe quel autre port.

INTRODUCTION

TO

LOVELL'S MONTREAL DIRECTORY FOR 1937-1938

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 lay founded in Paris about 1633, 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 engine 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 1838 John Lovell founded the firm who are still publishing this Directory.

The year of 1837 is memorable for the Civil Rebellion of 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. "Gemova" on May 3rd. The Street Railway was opened in 1861 and was transformed to electricity in 1892.

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, a 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 nodal 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.....	4,000,000 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, le conseil des ports nationaux possède 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.

FACILITES DE QUAYAGE

L'étendue des quais à la fin de la saison 1936 est la suivante:—	
Pour une profondeur de 30 pieds et plus au niveau régulier d'eau basse.....	39,255 pi. lin. ou 7,4346 milles
Pour une profondeur de 25 à 30 pieds.....	13,955 " ou 2,6429 "
Tirant d'eau total.....	53,210 " ou 10,0775 "
Pour une profondeur de 20 pieds ou moins.....	708 " ou 0,1341 "
Quayage total à la fin de 1936.....	53,918 " ou 10,2116 "

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.

CHEMIN 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 le Conseil des Ports Nationaux 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

Le Conseil des Ports Nationaux possède un entrepôt frigorifique moderne d'une capacité d'emmagasinage 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'emmagasinage à sec et 450,000 pieds cubes d'emmagasinage naturellement 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'emmagasinage 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, voyant 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.

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 National Harbours Board possesses 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.

WHARF ACCOMMODATIONS

The extent of the Wharves and Piers at the end of the season of 1936 is as follows:—

For 30 ft. depth and over at ordinary low water.....	39,255 lin. ft. or 7.4346 miles
For 25 to 30 ft. depth.....	13,955 " or 2.6429 "
Total deep draught.....	53,210 " or 10.0775 "
For 20 ft. depth and under.....	708 " or 0.1341 "
Total Wharfage end of 1936.....	53,918 " or 10.2116 "

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 National Harbours Board 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 distance 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.....	4,530 "
New York.....	3,119 "	New Orleans.....	4,553 "
Philadelphia.....	3,160 "	Galveston.....	4,730 "

WAREHOUSE AND COLD STORAGE PLANT

The National Harbours Board operates 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-acting grab bucket or clam of three tons capacity.

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.	Hauteur des murs de côté, 59 pieds.
Largueur, 135 pieds.	Tirant du vaisseau pour accoster, 30 pieds.
Longueur des murs de côté, 470 pieds, 6 pouces.	Capacité de levage, 25,000 tonnes.

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, manutentionnaires, 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 l'autorité du port tous les ans depuis seize ans démontre sans autre commentaire les bénéfices que retirent les manoeuvres des travaux exécutés dans le développement des facilités du port.

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	1,610,888.87
1926	2,341,903.62	1934	1,630,451.05
1927	2,645,990.89	1935	1,644,573.39
1928	2,543,020.35	1936	1,651,543.83

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'amiant. Dans chaque hangar, des chambres en brique et en béton servent de bureaux, de réflectoires, d'ateliers, de magasins et de latrines.

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
1936-37	\$30,115,797.59	\$33,998,935.61	\$28,417,811.03	\$108,523.97	\$92,641,068.20	2,051	5,728,297
1935-36	24,599,986.21	26,710,125.01	28,407,841.83	85,431.10	79,803,384.15	1,805	5,111,024
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	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	116,661.06	105,462,181.21	1,607	5,494,062

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
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
1935	15 Avril	9 Décembre	15 Avril	9 Décembre	52	12 Novembre	44	29 Septembre
1936	7 Avril	11 Décembre	13 Avril	11 Décembre	49	1 Juin	58	15 Mai

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 directement à Liverpool, Londres, Southampton, Cherbourg, Havre, Anvers, Glasgow, Belfast, Cobh et Plymouth.

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 qui l'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 débouché 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; (3) "39% moins d'océan"; et (4) un voyage rapide en chemin de fer de Québec ou de Montréal.

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, 600 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.

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 port authority yearly for the past sixteen years also demonstrates without comment the benefits derived by Labor from the works carried out in the development of the facilities of the port.

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.....	2,341,907.62	1934.....	1,630,451.05
1927.....	2,645,990.89	1935.....	1,622,573.39
1928.....	2,543,020.35	1936.....	1,651,543.83

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.

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
1936-37...	\$30,115,797.59	\$33,998,935.61	\$28,417,811.03	\$108,523.97	\$92,641,068.20	2,051	5,728,297
1935-36...	24,599,986.21	26,710,125.01	28,407,841.83	85,431.10	79,803,384.15	1,805	5,111,024
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	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	4,737,800
1928-29...	45,970,896.36	20,155,464.42	39,219,159.37	116,661.06	105,462,181.21	1,607	5,494,062

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
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.....	April 26	December 8	April 26	December 8	42	November 5	33	July 12
1935.....	April 15	December 9	April 15	December 9	52	November 12	44	September 29
1936.....	April 7	December 11	April 13	December 11	49	June 1	58	May 15

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 white man's only 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 also 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 Liverpool, Southampton or Cherbourg all being nearer to Montreal than to New York, the saving being half a day's steaming by the fastest liner; (2) the sheltered two days spent on the waters of the St. Lawrence Seaway; (3) "39% Less Ocean"; and (4) a rapid railway journey from either Quebec or Montreal.

CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS LIMITED

La flotte atlantique de la compagnie du Canadien du Pacifique comprend un total de 14 vaisseaux, dont 9 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 Ouest, N.B.

Le service rapide qu'offre le paquebot luxueux de 42,350 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. Au mois d'août 1934, 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 Chorbouarg, dans le temps remarquable de quatre jours six heures et cinquante-huit minutes, brisant ainsi son propre record précédent.

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 Montclare 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.

Six paquebots de la flotte de l'Atlantique du Canadien du Pacifique seront employés pour parfaire la cédula d'hiver de la compagnie pour traversées entre St-Jean, N.B., Halifax, N.E., et les ports d'Angleterre et du continent en 1937-38. 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 3 décembre par la Montclare.

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 1937-38. La croisière mondiale sera faite par l'Empress of Britain. Cette croisière partira de New-York le 8 janvier 1938, 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 128 jours et se terminant le 16 mai 1938. On fera escale en 28 ports de 22 pays, y compris la fameuse île de Bali.

L'Empress of Britain fera aussi une croisière de Noël et du Jour de L'An aux Indes Occidentales, partant de New-York le 24 décembre 1937.

L'Empress of Australia—aussi populaire comme vaisseau de croisière—fera une série de croisières d'hiver de New-York aux Indes Occidentales, et aux ports de l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud, partant de New-York en janvier, février, mars et avril.

Le Duchess of Richmond et le Duchess of Atholl feront une croisière des Indes Occidentales et de Panama, partant d'Angleterre en janvier et février 1938.

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 Manilla.

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 pour l'été et pour voyage d'aller retour pour toute l'année en première classe en en classe touristique, pour l'Orient, via Honolulu ou directement, sont offerts avec départ de Vancouver et Victoria.

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 Suéde, offre des avantages tout à fait uniques en croisières autour du monde à des taux étonnamment peu élevés.

CUNARD WHITE STAR LIMITED

On peut dire que l'histoire de la Ligne Cunard White Star est étroitement liée au développement de la Marine Marchande Britannique et aux glorieuses traditions de ses marins et de sa flotte.

Près de cent années d'une expérience guidée par les principes les plus prudents de sage direction . . . par une politique d'entraînement intensif du personnel . . . plus de confort aux passagers . . . sont aujourd'hui concrétisées dans les bateaux de la Ligne . . . une grande flotte moderne, la plus importante de l'Atlantique, dont les noms sont célèbres dans le monde entier et en tête de laquelle se trouve le magnifique "Queen Mary."

Les services océaniques que la Ligne Cunard White Star maintient en vigueur sont les suivants:—

SERVICE CANADIEN—Départs hebdomadaires de Montréal et Québec, par la voie du Saint-Laurent, à destination de Plymouth, le Havre et Londres, qui est la terminus. Au retour, escales au Havre et à Southampton. Ce service est assuré par les paquebots "Ascania", "Alaunia", "Aurania" et "Ausonja."

Autre service hebdomadaire, direction est et ouest, entre Montréal, Québec, Belfast, Glasgow et Liverpool, par les vaisseaux "Andania" et "Antonia", de même que par les vaisseaux "Athenia" et "Letitia" de la Donaldson Atlantic Line.

L'hiver, Halifax est le port d'attache pour les paquebots ci-haut nommés.

TRANSPORT DE MARCHANDISES—Service régulier effectué entre Montréal, Québec, Halifax et Saint John, N.B., à destination de tous les ports déjà énumérés, en plus le Canal de Bristol. Transbordement rapide et sur avec toutes les parties du monde.

SERVICE DES ETATS-UNIS—Paquebots Express—Service hebdomadaire entre New York, Cherbourg et Southampton et vice-versa par la "Queen Mary", chef-d'oeuvre d'architecture navale, aussi par les deux autres palais flottants, l'"Aquitania" et le "Borengaria."

Les plus grands vaisseaux à moteur de la Grande-Bretagne, les "Georgic" et "Britannic", quittent New-York bi-mensuellement vers Cobh, Southampton, le Havre et Londres.

Les vaisseaux "Seythia" et "Laconia" quittent aussi New-York et Boston tous les quinze jours à destination de Galway, Belfast et Liverpool.

"Samaria", "Carinthia" et "Franconia": Tous trois effectuent de même des voyages réguliers entre New-York, Boston et Glasgow, Dublin et Liverpool.

TRANSPORT DE MARCHANDISES—Service régulier des ports américains vers le Royaume-Uni. Transbordement très facile avec toutes les parties du monde.

CROISIÈRES—La croisière du "Franconia" autour du Globe, en partance de New-York, est définitivement fixée au 6 janvier 1938. Retour le 31 mai. Son itinéraire comprend ce qu'il y a de mieux dans les deux hémisphères septentrionale et méridionale et aussi de multiples attractions des plus intéressantes et des plus captivantes.

Le programme des croisières aux Antilles pour la saison 1937-1938 est en bonne voie de préparation, tout laisse à espérer qu'une série de croisières plus ou moins longues seront effectuées par les deux populaires paquebots "Georgic" et "Britannic." Il est aussi plus que probable que les départs hebdomadaires du "Carinthia", en partance de New-York, à destination de Nassau, seront encore au nombre des croisières pour la saison d'hiver 1938.

CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS LIMITED

The Atlantic fleet of the Canadian Pacific Steamships comprises a total of 14 ships, 9 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 West Saint John, N.B.

The express service offered by the luxurious 42,350-ton, *Empress of Britain*, which commenced service in June, 1931, between Southampton, Cherbourg and Quebec, is of outstanding importance to Canada. This magnificent Express 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. In August 1934, 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, six hours and fifty-eight minutes, breaking her own previous record.

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.

Six 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 1937-38 season. These are the *Duchess of Atholl*, *Duchess of Bedford*, *Duchess of Richmond*, *Duchess of York*, *Montclare* and *Montrose*. The first sailing on December 3 will be that of the *Montclare*.

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 1937-38 season. The World Cruise will be made by the *Empress of Britain*. This cruise will leave New York on January 8, 1938, 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 128 days, and ending on May 16, 1938. Twenty-eight ports in 22 countries will be visited, including the famous Island of Bali.

The *Empress of Britain* will also make a Christmas and New Year's cruise to the West Indies, sailing from New York on December 24, 1937.

The *Empress of Australia*—also popular as a cruising ship—will make a series of winter cruises from New York to the West Indies, and ports in Central and South America, sailing from New York in January, February, March and April.

The *Duchess of Richmond* and *Duchess of Atholl* will each make a West Indies and Panama Cruise, sailing from England in January and February, 1938.

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

The trans-Pacific service which the Canadian Pacific 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.

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

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 transcontinental 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

The history of the great name of Cunard White Star can be closely linked with the development of Britain's Merchant Marine and the glorious tradition behind British vessels, seamanship and service.

Nearly 100 years of experience devoted to principles of sound management . . . policies of intensive personnel training . . . every thought given to passengers' comfort . . . are today exemplified in all ships of the Line . . . a great modern fleet (the largest on the Atlantic); studded with world-renowned names . . . headed by the magnificent "Queen Mary."

Services maintained by the Cunard White Star are as follows:—

CANADIAN SERVICE—During the St. Lawrence Season weekly passenger sailings from Montreal and Quebec to Plymouth, Havre and London, with Westbound sailings to Quebec and Montreal from Havre and Southampton. These sailings are maintained by the steamers "Ascania," "Alania," "Aurania" and "Ausonia."

During the St. Lawrence Season weekly passenger sailings, Eastbound and Westbound between Montreal and Quebec and Belfast, Glasgow and Liverpool by the "Andania" and "Antonia" and the Donaldson Atlantic Line steamers "Athenia" and "Lettitia."

During the winter, arrivals and departures are at Halifax.

Regular Freight Services are maintained from Montreal, Quebec, Halifax and Saint John to all of the above ports and to the Bristol Channel. Trans-shipment facilities to all parts of the world.

UNITED STATES SERVICE—The Express Service between New York, Cherbourg and Southampton in both directions, is maintained by the "Queen Mary," "Aquitania" and "Berengaria," regularly weekly sailings being maintained.

Britain's largest motor vessels, the "Georgic" and "Britannic," sail fortnightly between New York and Cobh, Southampton, Havre and London.

Fortnightly sailings between New York, Boston and Galway, Belfast and Liverpool, are maintained by the steamers "Scythia," and "Laonia."

The "Samaria," "Carinthia" and "Franconia," also maintain regular sailings between New York, Boston and Glasgow, Dublin and Liverpool.

Freight Services are also maintained from United States Atlantic ports to the United Kingdom. Trans-shipment facilities to all parts of the world.

CRUISES—The "Franconia" is scheduled to make a cruise Around the World, sailing from New York on January 6, 1938, returning on May 31, 1938. Her itinerary includes the best of both the Northern and the Southern Hemispheres and includes many unusual and interesting features.

The programme of cruises to the West Indies for the winter season 1937-1938, has not yet been established but it is probable that a series of cruises of varying lengths will be arranged by the "Georgic" and "Britannic."

It is also likely that the weekly sailings between New York and Nassau by the "Carinthia" will be scheduled again for the 1938 winter season.

De New-York—croisières d'été variant de quatre à dix jours sont nombreuses, intéressantes et des plus attrayantes pour les personnes qui désirent prendre un bon repos.

DEPARTEMENT DES VOYAGES—La compagnie Cunard White Star Limited a un département tout à fait spécial lui permettant d'organiser n'importe quel voyage autour du monde. Quelques uns des principaux Lignes océaniques que la compagnie Cunard White Star représente sont:—

ABERDEEN & COMMONWEALTH LINE—Service de l'Angleterre à l'Australie, Suez et Colombo.

BIBBY LINE—Service de l'Angleterre et du continent à l'Égypte, Ceylon et Burma.

BLUE FUNNEL LINE—Service de l'Angleterre à Port Saïd, Ceylon, Java, Straits Settlements, la Chine, le sud de l'Afrique et l'Australie.

BLUE STAR LINE—Service de l'Angleterre et du continent à Madère et le sud de l'Afrique.

BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO.—Service de l'Angleterre et du continent à l'Égypte, aux Indes, à la Malaisie, l'Orient, l'est de l'Afrique et le Golfe Persique.

CHINA NAVIGATION COMPANY LTD.—Service de la Côte de la Chine et la rivière Yangtze.

HENDERSON LINE—Service de l'Angleterre et du continent à l'Égypte et Burma.

IMPERIAL AIRWAYS—Service aérien de l'Angleterre au continent, l'Afrique, l'Asie, l'Australie, aussi entre New-York et les Bermudes.

KHEDIVAL MAIL LINE—Service de l'Égypte, la Grèce, la Turquie, la Roumanie, Cyprus et la Syrie.

NIPPON YSEN KAISHA (Japanese Mail Steamship Company)—Service des États-Unis et du Canada, vers l'Orient et l'Europe; l'Angleterre et du continent à l'Égypte, aux Indes, à la Malaisie et l'Orient; le sud de l'Amérique et le sud de l'Afrique à l'Orient; voyages libres autour du monde.

ORIENT LINE—Service de l'Angleterre et du continent à l'Égypte, Ceylon, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

PENINSULAR & ORIENTAL STEAM NAVIGATION CO.—Service de l'Angleterre et du continent à l'Égypte, Bombay, la Malaisie et l'Orient; l'Angleterre et du continent à l'Australie et la Nouvelle Zélande; voyages indépendants autour du monde.

PORT LINE—Service de New-York à l'Australie et la Nouvelle Zélande, via le Canal de Panama.

SHAW SAVILL & ALBION CO. LTD.—Service de l'Angleterre à la Nouvelle Zélande via Panama.

WHITE STAR ABERDEEN SERVICE—Service de l'Angleterre à l'Australie via le sud de l'Afrique.

En plus des compagnies océaniques déjà nommées, toutes les autres du monde entier sont aussi représentées.

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS (SERVICES DES INDES OCCIDENTALES)

La "Canadian National Steamships" maintient un service de tous les quinze jours pour passagers, la poste et le fret de Montréal aux Bermudes, à Nassau et à la Jamaïque (avec transbordement pour le Honduras Britannique) par les paquebots "Lady Rodney" et "Lady Somers", du mois de mai au mois de novembre inclusivement. Du mois de décembre au mois d'avril, ces paquebots partent d'Halifax et de Boston. Les cargos "Colborne" et "Chomedy" partent de Montréal de mai à novembre inclusivement pour Halifax, Porto-Rico, îles Barbades, Trinidad et la Guyane Britannique (et d'autres ports si les offres de transport sont suffisantes); ces vaisseaux peuvent accommoder vingt passagers de première classe en "Croisière Vagabonde." Ces vaisseaux partent de Halifax en hiver.

De plus, la "Canadian National Steamships" maintient un service de tous les quinze jours pour passagers, la poste et le fret de Halifax et Boston aux Bermudes, aux îles Leeward et Windward, aux Barbades, à Trinidad et à la Guyane Britannique, par les vaisseaux "Lady Nelson", "Lady Hawkins", "Lady Drake", les vaisseaux revenant à Boston et à St-Jean, N.B.

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS (SERVICES DE LA CÔTE DU PACIFIQUE)

Pendant la mi-saison d'été, les services de la Côte du Pacifique de la "Canadian National Steamships" comprennent des croisières de neuf et de onze jours de Vancouver à Skagway, les premières comprenant Ketchikan, Wrangell et Juneau, et les dernières incluant aussi Sitka; un service bi-hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert, Anxox et Stewart, et un service de tous les quinze jours de Vancouver aux îles de la Reine-Charlotte. Pendant l'hiver, il y a service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert, Anxox et Stewart, et service de tous les quinze jours de Vancouver aux îles de la Reine-Charlotte.

CENTRE FERROVIAIRE

Montréal est desservi 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. Plusieurs 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 18 vaisseaux en service transatlantique et trans-pacifique, 24 vaisseaux côtiers, 3 vaisseaux sur les Grands Lacs, 12 vaisseaux de lacs et de rivières, 15 hôtels, 7 loges; il construit et conduit ses propres wagons-dortoirs, wagons-parloirs et wagons-réfectoires 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 "Train One", tous deux en service pendant toute l'année. Ces trains traversent plusieurs des 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 tous les jours entre Montréal, Toronto et Chicago.

Le service à Québec se fait par cinq trains rapides y compris le "Frontenac" et le "Viger", partant de la gare Windsor. 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 bon service 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.

Le Chemin de fer national du Canada est le plus grand réseau ferroviaire de l'hémisphère ouest et le second du monde entier. Le Réseau d'État allemand seul l'emporte par l'étendue. Outre son réseau ferroviaire le Canadien National exploite plusieurs autres moyens de transport et de communication.

Le Canadien National possède 24,000 milles de voie ferrée, soit plus que cinquante pour cent de toutes les voies au Canada. Ce grand réseau dessert toutes les capitales des provinces, les cités et les villes importantes du Canada.

Le Canadien National exploite aussi une chaîne d'hôtels modernes à travers le pays et plusieurs stations estivales dont Jasper Park Lodge situé dans le Parc National Jasper, au cœur des Rocheuses Canadiennes, compte parmi les principaux endroits de vacances de l'Amérique du Nord.

Les Canadien National Telegraphs comptent parmi les plus importantes compagnies de communication de l'Amérique. Leurs fils télégraphiques dont les ramifications s'étendent sur plus de 200,000 milles, sillonnent tout le Dominion. Quelques 2,154 succursales établies à différents endroits du Canada servent le public. Les Canadian National Telegraphs sont en mesure de fournir un service de communication universelle, avec la coopération exclusive de la Western Union Telegraph Company.

Les services de colonisation et industriel du Canadien National coopèrent étroitement avec tous les gouvernements et les industries. Il a grandement secondé l'établissement de colons sur les terres et de nouvelles industries au Canada.

Le Canadien National revendique l'honneur de posséder quelques-uns des principaux ponts de l'univers. Le Pont de Québec, au-dessus du Saint-Laurent, près de Québec, relie Québec à la côte sud. Sa longueur totale est de 3,240 pieds et celle de la travée centrale de 640 pieds. Il s'élève à 150 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. Le pont Victoria reliant Montréal à la côte sud, mesure un mille et quart et le pont suspendu de Niagara forme le trait d'union entre le Canada et les États-Unis.

Summer cruises from New York, of varying lengths from four to ten days, are available at frequent intervals for the holiday-maker.

TOUR DEPARTMENT—Cunard White Star Limited operates a Tour Department which is able to arrange passage to practically any part of the world. Some of the principal lines represented are:—

ABERDEEN & COMMONWEALTH LINE—Services from England to Australia via Suez and Colombo.

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

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

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

BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO.—Services from England and Continent to Egypt, India, Malaysia, Orient, East Africa and Persian Gulf.

CHINA NAVIGATION COMPANY LTD.—Services on the China Coast and Yangtze River.

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

IMPERIAL AIRWAYS—Air Services from England to the Continent, Africa, Asia, and Australia, also between New York and Bermuda.

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

NIPPON YUSEN KAISHA (Japanese Mail Steamship Company)—Services from United States and Canada to the Orient and Europe; England and Continent to Egypt, India, Malaysia and Orient; South America and South Africa to Orient; Independent Around the World Tours.

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

PENINSULAR & ORIENTAL STEAM NAVIGATION CO.—Services from England and Continent to Egypt, Bombay, Malaysia, Orient; England and Continent to Australia and New Zealand; Independent Around the World Tours.

PORT LINE—Services from New York to Australia and New Zealand, via Panama Canal.

SHAW SAVILL & ALBION CO. LTD.—Services from England to New Zealand via Panama.

WHITE STAR-ABERDEEN SERVICE—Services from England to Australia via South Africa.

In addition to the above, all other Steamship Companies operating throughout the world are represented.

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS (WEST INDIES SERVICES)

The Canadian National Steamships operate a fortnightly passenger, mail and freight service from Montreal to Bermuda, Nassau and Jamaica (with transhipment for British Honduras) by the steamers Lady Rodney and Lady Somers, during the months of May to November inclusive. During the months of December to April these steamers sail from Halifax and Boston. The freighters Colborne and Chomedey sail from Montreal during May to November inclusive to Halifax, Puerto Rico, Barbados, Trinidad and British Guiana (and other ports if sufficient cargo offers) these steamers carrying twenty first class "Vagabond Cruise" passengers. These steamers sail from Halifax during the winter.

In addition to the above, the Canadian National Steamships operate a fortnightly passenger, mail and freight service from Halifax and Boston to Bermuda, Leeward and Windward Islands, Barbados, Trinidad and British Guiana, by the steamers Lady Nelson, Lady Hawkins and Lady Drake, steamers returning to Boston and Saint John, N.B.

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS (PACIFIC COAST SERVICES)

During the mid-summer season the Canadian National Steamships Pacific Coast Services include nine and eleven day cruises from Vancouver to Skagway, the former including Ketchikan, Wrangell and Juneau, and the eleven day cruises also including Sitka; a twice-weekly service from Vancouver to Prince Rupert, Anyox and Stewart, and a fortnightly service Vancouver to Queen Charlotte Islands. During the winter season a weekly service Vancouver to Prince Rupert, Anyox and Stewart, and a fortnightly service from Vancouver to Queen Charlotte Islands.

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. Several 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; 18 Ocean Steamships in Trans-Atlantic and Trans-Pacific Services; 24 Coastal Steamships; 3 Great Lakes Steamships; 12 Lake and River Steamships; 15 Hotels; 7 Lodges; 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 "Train One," both of them in service throughout the entire year. These trains operate through many of 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 daily between Montreal, Toronto and Chicago.

The service to Quebec is maintained by five Express trains, including the "Frontenac" and the "Viger," which leave from Windsor Station.

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

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

The Canadian National Railways is the largest railway system on the Western Hemisphere and the second largest in the world. In point of mileage it is exceeded only by the German State Railways. Apart from the actual operation of the steam lines, however, the Canadian National provides many other types of transport, communication and general travel facilities.

The Canadian National Railways consist of 24,000 miles of track. The mileage represents more than fifty per cent of entire Dominion trackage. The System touches every provincial capital and town and city of importance in Canada.

The Canadian National System operates a chain of the most modern hotels throughout Canada and a number of popular summer resorts, of which Jasper Park Lodge, situated in Jasper National Park, in the heart of the Canadian Rockies, is one of the outstanding vacation playgrounds on the North American Continent.

The Canadian National Telegraphs is one of the big communication companies of America. Their telegraph wires, with a total channel mileage of almost 200,000 miles, network the nation, and their 2,154 branches and agencies serve practically every community of any size in the Dominion. Through their exclusive connection with the Western Union Telegraph Co., the Canadian National Telegraphs give world-wide service.

The Colonization and Industrial Departments of the Canadian National Railways work in close co-operation with the various governments of the Dominion and with manufacturers, and have been of great assistance in encouraging land settlement and in the establishment of new industries in Canada.

Some of the most famous world bridges are located on the Canadian National Railways System: the Quebec Bridge, spanning the St. Lawrence above Quebec (one of the engineering feats of the world), 3,240 feet in length, a main span of 1,800 feet, and a suspended span of 640 feet. Steel work is 150 feet above high water. The Victori Jubilee Bridge, a mile and a quarter long, spans the St. Lawrence at Montreal, and the steel arch bridge crosses the Niagara.

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 1931, \$5,773,473,678; 1932, \$3,971,576,104; 1933, \$4,249,531,044; 1934, \$4,653,226,857; 1935, \$4,582,416,573; 1936, \$5,386,188,857.

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

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Janvier.....	\$506,450,117	\$339,180,779	\$297,375,537	\$370,340,480	\$398,802,602	\$423,019,112
Février.....	487,579,611	326,425,374	283,452,137	311,781,206	307,976,266	412,184,827
Mars.....	485,687,253	331,819,404	267,249,626	359,871,575	365,585,461	411,482,863
Avril.....	537,812,925	323,374,140	275,086,295	367,765,764	339,125,072	401,064,108
Mai.....	644,510,462	316,811,732	354,593,934	405,157,181	402,393,824	440,365,457
Juin.....	490,767,480	337,852,928	422,390,386	398,582,744	417,143,791	428,982,616
1er semestre.....	\$3,152,807,848	\$1,975,464,357	\$1,900,147,915	\$2,213,498,950	\$2,229,027,016	\$2,517,078,983
Juillet.....	\$431,863,758	\$336,817,664	\$460,724,432	\$399,946,763	\$369,958,352	\$423,595,619
Août.....	417,282,955	321,772,706	360,743,797	347,103,214	357,951,235	389,421,017
Septembre.....	427,687,363	326,636,960	354,522,770	358,451,936	354,129,639	445,737,018
Octobre.....	438,260,992	350,168,963	378,876,813	442,119,319	396,633,008	547,158,574
Novembre.....	450,549,650	347,120,050	423,261,557	424,916,989	465,353,959	536,684,605
Décembre.....	455,021,112	313,595,404	371,253,760	467,189,686	409,463,364	526,513,041
2ème semestre.....	\$2,620,665,830	\$1,996,111,747	\$2,349,383,129	\$2,439,727,907	\$2,353,389,557	\$2,869,109,874
Total de l'année.....	\$5,773,473,678	\$3,971,576,104	\$4,249,531,044	\$4,653,226,857	\$4,582,416,573	\$5,386,188,857

ETAT FINANCIER COMPARATIF DE LA CITE

	1937 30 avril	1936 30 avril	1935 30 avril
ACTIF			
Actif disponible:			
Espèces en caisse et en banque.....	\$ 3,288,631.05	\$ 10,307,524.89	\$ 4,320,192.23
Comptes à recevoir moins réserve.....	19,904,422.53	20,798,218.64	21,142,463.47
Intérêt accru moins réserve.....	6,485,648.02	5,935,471.40	5,713,007.68
Dépenses payées d'avance et revenu accru.....	727,799.93	788,473.15	928,635.08
	<u>\$ 30,406,501.53</u>	<u>\$ 37,829,688.08</u>	<u>\$ 32,104,298.46</u>
Améliorations permanentes moins réserve.....	38,009,875.45	42,185,372.95	51,346,341.57
Travaux publics, édifices, chemins, etc.....	189,685,636.77	189,706,164.04	182,822,036.91
Dépenses différées.....	244,829.98	246,538.97
Déficits de revenu et dépenses extraordinaires consolidés ou à consolider.....	49,121,440.16	44,793,090.96	39,719,855.78
Escompte sur obligations (prime déduite).....	6,712,797.82	6,688,216.12	6,089,779.89
	<u>\$314,181,081.71</u>	<u>\$321,449,071.12</u>	<u>\$312,082,312.61</u>
Valeurs détenues en garantie par dépositaires, au pair.....	185,378.13	481,688.22	650,895.34
Valeurs détenues par fonds d'amortissement et intérêt accru.....	43,602,055.81	37,015,172.18	34,791,237.13
	<u>\$357,968,515.65</u>	<u>\$358,945,929.52</u>	<u>\$347,524,445.08</u>
PASSIF			
Passif exigible:			
Emprunts des banques.....	\$ 13,628,000.00	\$ 17,615,000.00	\$ 33,586,479.00
Taxes payées d'avance.....	2,005,217.00	3,070,074.69	1,601,227.51
Comptes à payer.....	3,759,766.62	3,607,992.22	3,102,210.78
Intérêts et dépenses accumulés, autres passifs, réserves, etc.....	7,023,644.80	7,645,684.78	7,183,563.68
	<u>\$ 26,416,628.42</u>	<u>\$ 31,938,751.69</u>	<u>\$ 45,473,480.97</u>
Revenu différé.....	2,086,366.98	1,898,396.49	837,430.32
Dettes fondées.....	278,207,378.24	275,584,877.15	256,323,212.06
Surplus de revenu.....	377,326.80	116,249.87
Surplus, compte capital.....	5,277,104.58	5,277,104.58	5,277,104.58
	<u>\$312,364,805.02</u>	<u>\$314,815,379.78</u>	<u>\$307,905,965.93</u>
Dépôts de garantie des entrepreneurs et autres, retenus, etc.....	560,425.94	877,139.16	1,532,211.78
Réserve pour amortissement.....	45,043,284.69	43,253,410.58	38,086,267.37
	<u>\$357,968,515.65</u>	<u>\$358,945,929.52</u>	<u>\$347,524,445.08</u>

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 1931, \$5,773,473,678; 1932, \$3,971,576,104; 1933, \$4,249,531,044; 1934, \$4,653,226,857; 1935, \$4,682,416,573; 1936, \$5,386,188,857.

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

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
January	\$506,450,117	\$339,180,779	\$297,375,537	\$370,340,480	\$396,802,602	\$423,019,112
February	487,579,611	326,425,374	283,452,137	311,781,206	307,976,266	412,184,827
March	485,687,253	331,819,404	267,249,626	359,871,575	365,585,461	411,462,863
April	837,812,925	323,374,140	275,086,295	307,765,764	339,125,072	401,064,108
May	644,510,462	316,811,732	354,593,934	405,157,181	402,393,824	440,365,457
June	490,767,480	337,852,928	422,390,386	398,582,744	417,143,791	428,982,616
1st half-year	\$3,152,807,848	\$1,975,464,357	\$1,900,147,915	\$2,213,498,950	\$2,229,027,016	\$2,517,078,983
July	\$431,863,758	\$336,817,664	\$460,724,432	\$399,946,763	\$369,958,352	\$423,595,619
August	417,282,955	321,772,706	360,743,797	347,103,214	357,951,235	389,421,017
September	427,687,363	326,636,960	354,522,770	358,451,936	354,129,639	445,737,018
October	438,280,992	350,188,983	378,876,813	442,119,319	396,533,008	547,158,574
November	450,549,650	347,120,050	423,261,557	424,916,989	465,353,959	536,684,605
December	455,021,112	313,595,404	371,253,760	467,189,686	409,463,364	526,513,041
2nd half-year	\$2,620,665,830	\$1,996,111,747	\$2,349,383,129	\$2,439,727,907	\$2,353,389,557	\$2,869,109,874
Year's totals	\$5,773,473,678	\$3,971,576,104	\$4,249,531,044	\$4,653,226,857	\$4,582,416,573	\$5,386,188,857

COMPARISON OF FINANCIAL POSITION OF THE CITY

ASSETS

	1937 April 30	1936 April 30	1935 April 30
Current Assets:			
Cash in Hand and in Banks	\$ 3,288,631.05	\$ 10,307,524.89	\$ 4,320,192.23
Accounts Receivable less Reserve for Loss	19,904,422.53	20,798,218.64	21,142,463.47
Accrued Interest less Reserve for Loss	6,485,648.02	5,935,471.40	5,713,007.68
Prepaid Expenses and Accrued Revenue	727,799.93	788,473.15	928,635.08
	<u>\$ 30,406,501.53</u>	<u>\$ 37,829,688.08</u>	<u>\$ 32,104,298.46</u>
Permanent Improvements less Reserve for Loss	38,009,875.45	42,185,372.95	51,346,341.57
Public Works, Buildings, Roads, etc.	189,685,636.77	189,706,164.04	182,822,036.91
Deferred Charges	244,829.98	246,538.97
Revenue Deficits and Extraordinary Expenses Funded or to be Funded	49,121,440.16	44,793,090.96	39,719,855.78
Bond Discount (less premium)	6,712,797.82	6,688,216.12	6,089,779.89
	<u>\$314,181,081.71</u>	<u>\$321,449,071.12</u>	<u>\$312,082,312.61</u>
Securities Held by Depositories as Guarantees, Par Value	185,378.13	481,686.22	650,895.34
Securities Held for Sinking Funds and Accrued Interest	43,602,055.81	37,015,172.18	34,791,237.13
	<u>\$357,968,515.65</u>	<u>\$358,945,929.52</u>	<u>\$347,524,445.08</u>

LIABILITIES

Current Liabilities:			
Bank Loans	\$ 13,628,000.00	\$ 17,615,000.00	\$ 33,586,479.00
Taxes paid in advance	2,005,217.00	3,070,074.69	1,601,227.51
Accounts payable	3,759,766.62	3,407,992.22	3,102,210.78
Accrued Interest and Charges, Other Liabilities, Reserves, etc.	7,023,644.80	7,645,684.78	7,183,563.68
	<u>\$ 26,416,628.42</u>	<u>\$ 31,938,751.69</u>	<u>\$ 45,473,480.97</u>
Deferred Revenue	2,086,366.98	1,895,396.49	837,430.32
Funded Debt	278,207,378.24	275,584,877.15	256,323,212.06
Revenue Surplus	377,326.80	116,249.87
Capital Surplus	5,277,104.58	5,277,104.58	5,271,842.58
	<u>\$312,364,805.02</u>	<u>\$314,815,379.78</u>	<u>\$307,905,965.93</u>
Contractors' Securities and Other Deposits, Holdbacks, etc.	560,425.94	877,139.16	1,532,211.78
Sinking Fund Reserves	45,043,284.69	43,253,410.58	38,086,267.37
	<u>\$357,968,515.65</u>	<u>\$358,945,929.52</u>	<u>\$347,524,445.08</u>

ETAT DU REVENU ET DES DEPENSES ORDINAIRES POUR LES EXERCICES 1935-36 ET 1936-37 EN COMPARAISON AVEC LES PREVISIONS

BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 1937-38

REVENU ORDINAIRE:	Prévisions budgétaires 1937-38	Revenu et dépenses ordinaires 1936-37	Revenu et dépenses ordinaires 1935-36
Revenu des taxes:			
Impôt foncier	\$ 13,227,598.00	\$ 13,260,840.34	\$ 13,433,575.75
Taxes d'eau et d'affaires	9,327,584.00	9,420,497.88	9,488,695.39
Taxes de vente et sur le revenu	5,150,000.00	4,734,290.79	4,206,997.09
Licences, permis et taxe d'amusement	1,119,960.00	1,124,847.64	1,124,047.49
	<u>\$ 28,825,142.00</u>	<u>\$ 28,540,476.65</u>	<u>\$ 28,253,315.72</u>
Cour du Recorder et bureau de la circulation	238,217.00	228,333.54	236,550.67
Loyers et privilèges	1,170,200.00	1,531,998.60	1,512,817.97
Intérêt	3,583,000.00	4,201,960.47	4,961,498.58
Revenu divers	1,978,859.00	117,876.03	148,613.79
	<u>\$ 35,795,418.00</u>	<u>\$ 34,620,645.29</u>	<u>\$ 35,112,796.73</u>
DEPENSES ORDINAIRES:			
Intérêt escompte et perte sur change étranger	\$ 12,659,795.00	\$ 12,156,601.02	\$ 12,578,587.70
Exigences du fonds d'amortissement	2,497,240.00	2,292,427.10	2,106,087.54
Commission Métropolitaine	426,000.00	425,602.15	440,038.04
Expropriations (annuité)	471,300.00	471,179.66	470,877.82
Pensions et annuités	796,825.00	736,650.70	697,602.86
Réserve pour pertes	928,688.00	1,341,733.26	1,721,095.19
Dépenses en vertu des contrats, obligations, dépenses générales d'administration et traitements	18,015,570.00	16,923,426.99	16,859,571.82
Réserve pour dépenses votées à même le revenu de l'exercice		36,596.57	122,685.89
	<u>\$ 35,795,418.00</u>	<u>\$ 34,384,217.45</u>	<u>\$ 34,996,546.86</u>
Excédent du revenu ordinaire sur les dépenses ordinaires		\$ 236,427.84	\$ 116,249.87
Moins: Dépenses des exercices antérieures appropriées à même le budget de l'exercice		4,845.72	
Surplus de l'exercice		<u>\$ 231,582.12</u>	<u>\$ 116,249.87</u>

ANALYSE DE LA DETTE NETTE

	1937 30 avril	1936 30 avril	1935 30 avril
Travaux publics, édifices, chemins, etc.:			
Aqueduc, réservoirs et usines de filtration	\$ 60,934,028.00	\$ 60,798,291.00	\$ 60,615,771.00
Egouts	16,079,583.00	15,848,727.00	16,197,961.00
Conduits	6,228,088.00	6,077,046.00	5,890,450.00
Chemins, ponts et tunnels	48,147,099.00	48,024,052.00	47,990,913.00
Edifices publics et chantiers	22,027,799.00	22,016,300.00	22,014,562.00
Pares et terrains de jeux	14,592,858.00	14,607,333.00	14,606,925.00
Municipalités annexées (non classifiées)	19,697,166.00	19,697,165.00	19,779,796.00
Propriétés à vendre	1,286,183.00	1,294,092.00	1,295,822.00
Partie du coût de certaines expropriations	6,995,142.00	7,043,971.00	
	<u>\$195,988,546.00</u>	<u>\$195,406,977.00</u>	<u>\$188,361,900.00</u>
Moins: Contribution des gouvernements fédéral et provincial à certains travaux de la Cité	6,302,909.00	5,700,813.00	5,539,863.00
	<u>\$189,685,637.00</u>	<u>\$189,706,164.00</u>	<u>\$182,822,037.00</u>
Dépenses différées	244,830.00	246,539.00	
Déficits du revenu et dépenses extraordinaires consolidés ou à consolider	49,121,440.00	44,793,091.00	39,719,856.00
Escompte sur obligations (prime déduite)	6,712,798.00	6,688,216.00	6,089,779.00
	<u>\$245,764,705.00</u>	<u>\$241,434,010.00</u>	<u>\$228,631,672.00</u>
Moins: Réserve pour amortissement	\$ 38,529,257.00	\$ 37,036,754.00	\$ 32,775,734.00
Surplus de revenu	377,327.00	116,249.00	
Surplus, compte capital	5,277,105.00	5,277,105.00	5,271,842.00
	<u>\$ 44,183,689.00</u>	<u>\$ 42,430,108.00</u>	<u>\$ 38,047,576.00</u>
Dettes nettes (excédent du passif sur l'actif disponible)	<u>\$201,581,016.00</u>	<u>\$199,003,902.00</u>	<u>\$190,584,096.00</u>

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

AUDITORS' STATEMENT

STATEMENT OF ORDINARY REVENUE AND EXPENDITURE FOR THE FISCAL YEARS 1935-36 AND 1936-37 IN COMPARISON WITH THE BUDGET ESTIMATES OF 1937-38

	Budget Estimates 1937-38	Ordinary Revenue and Expenditure 1936-37	Ordinary Revenue and Expenditure 1935-36
ORDINARY REVENUE:			
Revenue from taxation:			
Assessments on Real Estate.....	\$13,227,598.00	\$13,260,840.34	\$13,433,575.75
Water and Business Taxes.....	9,327,584.00	9,420,497.88	9,488,695.39
Sales Tax and Income Tax.....	5,150,000.00	4,734,290.79	4,206,997.09
Licenses, Permits and Amusement Tax.....	1,119,960.00	1,124,847.64	1,124,047.49
	<u>\$28,825,142.00</u>	<u>\$28,540,476.65</u>	<u>\$28,253,315.72</u>
Recorder's Court and Traffic Department.....	238,217.00	228,333.54	236,550.67
Rents and Privileges.....	1,170,200.00	1,531,998.60	1,512,817.97
Interest.....	3,583,000.00	4,201,960.47	4,961,498.58
Miscellaneous Income.....	1,978,859.00	117,876.03	148,613.79
	<u>\$35,795,418.00</u>	<u>\$34,620,645.29</u>	<u>\$35,112,796.73</u>
ORDINARY EXPENDITURE:			
Interest, Discount and Loss on Foreign Exchange.....	\$12,659,795.00	\$12,156,601.02	\$12,578,587.70
Sinking Fund Instalments.....	2,497,240.00	2,292,427.10	2,106,087.54
Metropolitan Commission.....	426,000.00	425,602.15	440,038.04
Expropriations (Annuity).....	471,300.00	471,179.66	470,877.82
Pensions and Annuities.....	796,825.00	736,650.70	697,602.86
Reserve for Losses.....	928,688.00	1,341,733.26	1,721,095.19
Expenditures under Contracts, Deeds, etc. and General Administration Expenses and Salaries.....	18,015,570.00	16,923,426.99	16,859,571.82
Reserve for Expenditure appropriated from the Revenue of the fiscal year.....		36,596.57	122,685.89
	<u>\$35,795,418.00</u>	<u>\$34,384,217.45</u>	<u>\$34,996,546.86</u>
Excess of Ordinary Revenue over Ordinary Expenditure.....		\$ 236,427.84	\$ 116,249.87
Less: Expenditure of previous years appropriated from the current year's Budget.....		4,845.72	
Surplus for the fiscal period.....		<u>\$ 231,582.12</u>	<u>\$ 116,249.87</u>

ANALYSIS OF THE NET DEBT

	1937 April 30	1936 April 30	1935 April 30
Public Works, Buildings, Roads, etc.:			
Water Works, Storage and Filtration Plants.....	\$ 60,934,028.00	\$ 60,798,291.00	\$ 60,615,771.00
Sewers.....	16,079,583.00	15,848,727.00	16,157,661.00
Conduits.....	6,228,088.00	6,077,046.00	5,860,450.00
Roads, Bridges and Tunnels.....	48,147,699.00	48,024,052.00	47,990,913.00
Public Buildings and Operating Plants.....	22,027,799.00	22,016,300.00	22,014,562.00
Parks and Playgrounds.....	14,592,858.00	14,607,333.00	14,606,925.00
Annexed Municipalities (Unclassified).....	19,697,166.00	19,697,165.00	19,779,796.00
Properties held for sale.....	1,286,183.00	1,294,092.00	1,295,822.00
Share of cost of certain expropriations.....	6,995,142.00	7,043,971.00	
	<u>\$195,988,546.00</u>	<u>\$195,406,977.00</u>	<u>\$188,361,900.00</u>
Deduct: Dominion and Provincial Governments' share of costs of various City works.....	6,302,909.00	5,700,813.00	5,539,863.00
	<u>\$189,685,637.00</u>	<u>\$189,706,164.00</u>	<u>\$182,822,037.00</u>
Deferred Expenses.....	244,830.00	246,539.00	
Revenue Deficits and Extraordinary Expenses Funded or to be Funded...	49,121,440.00	44,793,091.00	39,719,856.00
Bond Discount (less premium).....	6,712,798.00	6,688,216.00	6,089,779.00
	<u>\$245,764,705.00</u>	<u>\$241,434,010.00</u>	<u>\$228,631,672.00</u>
Deduct: Sinking Fund Reserves.....	\$ 38,529,257.00	\$ 37,036,754.00	\$ 32,775,734.00
Revenue Surplus.....	377,327.00	116,249.00	
Capital Surplus.....	5,277,105.00	5,277,105.00	5,271,842.00
	<u>\$ 44,183,689.00</u>	<u>\$ 42,430,108.00</u>	<u>\$ 38,047,576.00</u>
Net Debt (being excess of Liabilities over Active Assets).....	<u>\$201,581,016.00</u>	<u>\$199,003,902.00</u>	<u>\$190,584,096.00</u>

N.B.—Expenditures for Waterworks and other Revenue-Producing Properties are not considered as active assets for the purpose of this analysis.

EVALUATION IMMOBILIERE ET PROPORTION DE L'IMPOT FONCIER PERCUE

Années	Evaluation immobilière	Propriétés imposables	Imposition de l'année	Perception au 30 avril 1937	% perçu	Non perçu au 30 avril 1937
1927	\$ 1,102,266,500	\$836,873,420	\$ 20,025,667	\$ 19,971,297	99.7	\$ 54,370
1928	1,134,366,427	868,542,118	21,762,367	21,687,190	99.6	75,177
1929	1,189,292,414	920,489,012	22,739,994	22,572,386	99.2	167,608
1930	1,245,746,459	962,731,641	24,751,676	24,515,426	99.0	236,250
1931	1,274,273,478	983,029,413	24,404,866	24,028,502	98.4	376,364
1932	1,293,024,258	983,145,389	24,824,683	24,219,517	97.5	605,166
1933-34	1,273,099,483	955,950,170	24,788,801	23,752,418	95.8	1,036,383
1934-35	1,269,745,286	948,894,675	25,039,912	23,134,431	92.3	1,905,481
1935-36	1,252,344,805	931,256,105	25,719,460	21,631,228	84.1	4,088,232
1936-37	1,238,802,747	920,005,859	25,479,217	18,420,460	72.2	7,058,757

STATISTIQUE GENERALE

	1934	1935	1936
Superficie de la municipalité	32,254 acres	32,254 acres	32,254 acres
Rues ouvertes	853.0 milles	853.0 milles	853.0 milles
Rues appartenant à la cité	692.0 "	692.0 "	693.0 "
Rues pavées	556.0 "	558.1 "	558.1 "
Rues macadamisées	38.1 "	36.7 "	36.7 "
Trottoirs permanents	1,006.4 "	1006.8 "	1006.8 "
Egouts	758.8 "	764.5 "	766.3 "
Pares publics	112	113	118 "
Superficie des pares publics	1,775.6 acres	1,754.0 acres	1,771.5 acres

La cité a été constituée en corporation en 1832.

La Commission des Ecoles Catholiques a 227 écoles et 123,488 élèves; la Commission des Ecoles Protestantes a 49 écoles et 34,484 élèves; l'Université McGill compte 3,138 étudiants et l'Université de Montréal et ses collèges affiliés (pour l'année 1936), 8,539 étudiants.

Les principales manufactures de la cité sont: les textiles, la farine, le sucre et les produits alimentaires, le cuir 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.

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.

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 Cédres, 206,400 c.v.; Soulanges, 16,650 c.v.; Chambly, 22,575 c.v.; Lasalle (auxiliaire) à vapeur) 22,000 c.v.; Rivière des Prairies, 45,000 c.v. De plus, la compagnie achète 15,000 c.v. de St-Timothée, 148,000 c.v. de Shawinigan et 125,000 c.v. de Beauharnois, lequel chiffre augmentera graduellement jusqu'à 200,000 c.v. Ces ressources et réserves se chiffrant à 591,000 c.v., contre les besoins actuels qui sont de 393,700 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 11½ cents par 100 p.c. graduant en descendant pour consommation quantitative. Le taux de l'éclairage électrique domestique est le minimum et la charge initiale (0 à 12 KWH mensuellement) 66 cents, 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. Un escompte 10% pour paiement en dedans de 15 jours.

Les taux de l'électricité pour la cuisson commerciale et le chauffage sont de .2½ cents net pour les 50 premiers KWH par capacité raccordée de KW et .1¼ cent pour l'excédent. Un escompte de 10% pour paiement en dedans de 15 jours.

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.

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.

La 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 conseil 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.

PROPERTY VALUATION AND PROPORTION OF GENERAL REAL ESTATE TAXES COLLECTED

	Property Valuation	Assessed Value	Total Annual Levy	Collected		Uncollected at
				to Apr. 30 37	% Collected	
1927.....	\$1,102,206,500	\$836,873,420	\$20,025,067	\$19,971,297	99.7	\$ 54,370
1928.....	1,134,366,427	868,542,118	21,762,376	21,687,190	99.6	75,177
1929.....	1,180,292,414	920,489,012	22,739,904	22,572,386	99.2	167,608
1930.....	1,245,746,459	962,731,641	24,751,676	24,515,426	99.0	236,250
1931.....	1,274,273,478	983,029,413	24,404,866	24,028,502	98.4	376,364
1932.....	1,293,024,258	983,145,389	24,824,083	24,219,517	97.5	605,166
1933-34.....	1,273,099,483	955,950,170	24,788,801	23,752,418	95.8	1,036,383
1934-35.....	1,269,745,286	948,804,675	25,039,912	23,134,431	92.3	1,905,481
1935-36.....	1,252,344,805	931,256,105	25,719,460	21,631,228	84.1	4,088,232
1936-37.....	1,238,802,747	920,005,859	25,479,217	18,420,460	72.2	7,058,757

GENERAL STATISTICS

	1934	1935	1936
Area of municipality.....	32,254 acres	32,254 acres	32,254 acres
Streets opened.....	853.0 miles	853.0 miles	853.0 miles
Streets owned by city.....	692.0 "	692.0 "	693.0 "
Streets paved.....	556 "	558.1 "	558.1 "
Streets macadamized.....	36.1 "	36.7 "	36.7 "
Permanent sidewalks.....	1006.4 "	1006.8 "	1006.8 "
Sewers.....	758.8 "	764.5 "	766.3 "
Public parks.....	112	113	118
Area of public parks.....	1,775.6 acres	1,754.0 acres	1,771.5 acres

The city was incorporated in 1832.

The Roman Catholic School Board has 227 schools with 123,488 pupils; and the Protestant School Board has 49 schools with 34,484 pupils. McGill University has 3,138 students and Montreal University and affiliated colleges (for year 1936), 8,539 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.

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.

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, 148,000 h.p. from Shawinigan and 125,000 h.p. from Beauharnois, which amount will be gradually increased to 200,000 h.p. These resources and reserves, totalling over 591,000 h.p. against present requirements of 393,700 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 1½ cents per 100 c.f. graduating downwards for quantity consumed. The residential electric lighting rate is the minimum and initial charge (0 to 12 KWH monthly) 66 cents, 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. Discount 10% for payment within 15 days.

Rates for commercial cooking and heating by electricity are 2½ cents net for the first 50 KWH per KW-capacity connected, and 1½ cents for excess. Discount 10% for payment within 15 days.

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 ½ cent 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.

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.

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 6%, imposée en vertu du statut 23 George V, chapitre 123, et une autre taxe spéciale au taux de 2% 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 États-Unis. Ainsi, la population n'a pas à subir une des taxes les plus onéreuses.

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 du règlement No. 835, pour pourvoir annuellement à l'intérêt et au fonds d'amortissement de l'emprunt de \$1,500,000.00 autorisé par le dit règlement, le taux étant \$0.08 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 \$1.46 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 autres et les compagnies.

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: 7½% 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 cédule 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 voutés, 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.

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 suivante:—

	Nombre année complète	Valeur année complète	Valeur premier semestre
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	27,269,816
1930	4,841	37,504,580	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	4,086,025	4,421,415
1935	2,362	7,455,436	2,299,555
1936	2,780	6,905,323	3,923,810

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 and towns: Westmont, Outremont, Verdun, Lachine, La Salle, 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 6%, imposed in virtue of Act 23 Geo. V, chap. 123, and another special tax at the rate of 2% 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 immovable property under By-law No. 835, to provide annually for the interest and the sinking fund for the loan, \$1,500,000, authorized by said By-law, the rate being \$0.08 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 immovable 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 \$1.48 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.

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: 7½ 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.

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 1920, as the following table illustrates.

Year	Number full year	Values full year	Values first half-year
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
1935	2,382	7,455,436	2,293,555
1936	2,780	6,905,323	3,923,810