

UN REDRESSEMENT NECESSAIRE

Tout récemment, "Le Prix Courant" a graait, dans un article intitulé "Les Risques de Route", le danger pour un marchand de se faire adresser des marchandises livrables à une halte (ou station).

Nous disions, en effet, que si les marchandises étaient volées ou endommagées le destinataire n'avait aucun recours contre les Compagnies de chemins de fer. Celles-ci, en effet, n'expédient aucun paquet à une halte, à moins que l'expéditeur ne les décharge par écrit de toute réclamation ultérieure pour perte ou avaries.

Le commerce se plaint avec raison du défaut de garantie que lui donnent les Compagnies de chemins de fer en pareille occurrence. Ses plaintes ont été entendues par la Commission des Chemins de fer et il apprendra avec satisfaction que cette Commission étudiera la question à bref délai et fixera la responsabilité des Compagnies de transport pour les marchandises expédiées à des stations où il n'y a pas d'agents.

MONTREAL ET LE G. T. P.

Une députation composée d'une centaine d'hommes d'affaires des plus marquants de la Cité de Montréal s'est rendu auprès du Premier Ministre du gouvernement fédéral pour lui faire connaître les vœux du Conseil Municipal, du Board of Trade et de la Chambre de Commerce sur la nécessité de construire sans retard l'embranchement qui devra relier Montréal au Grand Tronc Pacifique.

Le Premier Ministre reconnaît avec la députation, la nécessité de la construction de cet embranchement. Mais à la demande que cet embranchement soit immédiatement construit il rappelle à la députation que le gouvernement a déjà d'importants travaux en cours d'exécution et qu'on le presse d'en entreprendre d'autres travaux de chemins de fer et de construction du Canal de la Baie Géorgienne; le gouvernement ne peut se lancer dans de telles entreprises sans s'y avoir sûrement songé. L'embranchement de Montréal développerait le Nord et Québec comme le chemin de fer du gouvernement d'Ontario a développé le Nord d'Ontario, mais le Parlement actuel a en core dix-huit mois à vivre, ce qui laisse au gouvernement tout le temps nécessaire d'étudier la question avant les élections.

Il n'y a aucun doute que la construction du dit embranchement s'impose et qu'il sera construit, l'intérêt même de la voie Transcontinentale l'exige. Mais ce que voulait la députation, c'était surtout de hâter les travaux de construction et, à ce point de vue, nous ne sommes pas plus avancés.

Il n'y a aucun doute que la construction

de l'embranchement tout d'abord aura grandement facilité celle de la ligne principale, car l'embranchement construit, il eût été facile de transporter à peu de frais ouvriers et matériaux sur la voie principale. Avant peu même, une colonie se serait établie au point de jonction et il y aurait eu là un noyau pour le trafic futur de la grande ligne.

Evidemment, on n'y a pas songé en haut lieu dès le début, et, il n'y a pas, au budget de cette année, les ressources suffisantes pour entreprendre, ce printemps, les travaux de l'embranchement demandé.

Espérons donc qu'au budget de 1909, le Ministère des Finances trouvera les ressources nécessaires et que le gouvernement n'attendra pas dix-huit mois, c'est-à-dire la fin du Parlement actuel pour commencer les travaux.

LE CHEMIN DU FER DU GRAND TRUNK

Rapport semestriel

Le rapport semestriel de la Compagnie du Grand Trunk a été publié le 31 mars dernier, dit une dépêche de Londres, Angleterre. Ce rapport indique les résultats suivants:

Récettes brutes, £3,763,246, contre £3,584,846, l'année dernière; frais d'exploitation, £2,711,935, contre £2,561,496; recettes nettes concernant le trafic, £1,052,312, contre £1,023,350; somme disponible pour paiement de dividendes, £511,815; des dividendes de 4 p. c. sont garantis sur actions de première et de seconde préférence et des dividendes de 3 p. c. sur les actions de troisième préférence, ce qui laisse £6,753 à reporter.

Le nombre des passagers a été de 6,291,396, ce qui représente une augmentation de 245,326 par rapport à l'année dernière. Le fret a été de 88,000 tonnes, en augmentation de 562,200 tonnes. Le nombre des votes ferrées a été de 581,682 milles.

Déficit du revenu net du Canada, £160,365.

Crédit au revenu net du Grand Trunk Western, £15,985.

Le bureau des directeurs du Grand Trunk a constaté la diminution du trafic, causée par une mauvaise moisson et à cause de la situation financière sévère, des mesures qui ont été prises pour restreindre, dans l'intérêt de la Compagnie, toutes les dépenses tant que la dépression durera. Le montant des fonds requis, d'après la décision du Grand Trunk pour les sections des prairies et des montagnes des embranchements du Lac Supérieur du Grand Trunk Pacifique, a été réunie, soit une somme de £700,000, dont on ne peut se passer en ce moment.

UNION LIFE ASSURANCE CO.

Nous publions sur une autre page le bilan financier de la Union Life Assurance Company, au 31 décembre 1907.

Cette compagnie qui vient d'accomplir sa sixième année d'existence a marqué un grand succès dans la voie du progrès des assurances en vigueur qui en 1892 était de \$1,522,389 pour 10,367 polices, maintenant de \$11,234,956 pour 67,000 polices. Le revenu de prime a passé de \$13,129 à \$301,182 et les recettes ont plus que doublé. L'actif qui en 1902, était de \$118,475, s'élève maintenant à \$552,731.91.

LE NORD-OUEST CANADIEN.

Règlements concernant les Homesteads

Toute section de nombre pair des terres du Dominion, dans l'Ouest du Canada, excepté 8 et 20, non réservée pour les homesteads ou réservée pour fournir des lots à bois pour les colons ou dans tout autre but, pourra être prise comme homestead par tout chef de famille ou par tout individu mâle âgé de plus de dix-huit ans, jusqu'à une étendue de un quart de section de 160 acres, plus ou moins.

Entrée : L'entrée doit être faite personnellement, au bureau local des Terres, pour le district où se trouve le terrain à prendre. \$10.00 seront chargés pour cette entrée.

Devoirs du Colon : Un colon auquel on accorde une entrée pour un homestead, est obligé par l'Acte des Terres du Dominion et ses amendements, de remplir les conditions s'y rapportant de l'une des manières suivantes :

(1) Résider au moins six mois sur le homestead et la mise en culture de celui-ci, chaque année pendant trois ans. La coutume est d'exiger qu'un colon mette quinze acres en culture; mais si le colon le préfère, il peut remplacer cela par du bétail. Vingt têtes de bétail étant sa propriété réelle avec des constructions pour les abriter, seront acceptées au lieu de la culture.

(2) Si le père (ou la mère, au cas où le père serait mort) ou toute personne qui est éligible pour faire une entrée de homestead, d'après le teneur de cet acte, réside sur une ferme dans le voisinage du terrain pris comme homestead par la dite personne, les conditions de cet acte, quant au lieu de résidence avant d'obtenir la patente, peuvent être satisfaites par toute personne résidant avec le père ou la mère.

(3) Si le colon a sa résidence permanente sur la ferme qu'il possède dans le voisinage de son homestead, les conditions de cet Acte, quant à la résidence, peuvent être satisfaites par toute personne résidant avec le père ou la mère.

(3) Si le colon a sa résidence permanente sur la ferme qu'il possède dans le voisinage de son homestead, les conditions de cet Acte, quant à la résidence, peuvent être satisfaites par le fait de résidence sur la dite ferme.

La Demande de Lettres Patentes devra être faite au bout de trois ans à l'agent local, au sous-agent ou à l'inspecteur des homesteads. Avant de demander des lettres patentes, le colon devra donner un avis de six mois, par écrit, au Commissaire des Terres du Dominion, à Ottawa, de son intention de ce faire.

Renseignements : Les immigrants nouvellement arrivés recevront au bureau de l'Immigration, à Winnipeg, ou dans tout Bureau des Terres du Dominion, dans l'Ouest du Canada, des renseignements concernant les terres libres ou, des officiers en charge, avis et assistance gratuits pour obtenir les terres qui leur conviennent.

W. W. CORY, Député Ministre de l'Intérieur.