

vrage périodique selon l'intention du présent article, et si les prescriptions de cet article ont été observées ou non à son sujet; et il pourra faire en tous temps les règlements qu'il jugera nécessaires pour donner plein effet aux dispositions du présent article, ou pour empêcher qu'on ne les élude frauduleusement."

Le Maître des Postes est armé par la loi pour punir ceux qui abusent de ses dispositions, il n'a donc pas besoin pour atteindre les coupables de punir en même temps les innocents.

FEDERAL LIFE ASSURANCE CO OF CANADA.

La vingtième assemblée annuelle des actionnaires de cette compagnie a donné aux directeurs l'occasion de montrer les progrès soutenus de la Federal Life Assurance.

Les actionnaires ont certainement éprouvé une grande satisfaction en présence des résultats: 1793 demandes nouvelles pour un montant de \$2,479,500 sont de jolis chiffres; ils prouvent l'estime et la confiance dont jouit la compagnie auprès du public.

Le revenu est en augmentation ainsi que l'actif qui, sans y comprendre le capital de garantie, atteint tout près du million et demi. Y compris ce capital, les garanties des porteurs de police se chiffrent à \$2,319,925.58.

Une autre raison de satisfaction pour les actionnaires, c'est le taux peu élevé de la mortalité parmi les assurés pendant le dernier exercice. La compagnie n'a eu à payer pour réclamations à la suite de décès qu'une somme de \$126,745 dont \$5,000 étaient réassurés, les réclamations ont été au nombre de 56, alors que selon les tables de mortalité la Federal Life pouvait s'attendre à des débours plus considérables. Le choix des risques témoigne hautement en faveur de la direction et du service médical.

Tant en dividendes payés en argent qu'en dividendes remboursés en primes, la Compagnie a donné à ses actionnaires et à ses porteurs de polices des profits au montant de \$30,638.70.

Tels sont les résultats de l'année 1901; l'exercice 1902, d'après le rapport des Directeurs, s'annonçait mieux encore, l'année commencée promet donc d'être très fructueuse.

M. David Dexter qui, depuis longtemps travaille avec ardeur et succès à la prospérité de la Federal Life a été élu Président en remplacement de feu James H. Beatty c'est un honneur bien mérité. M. Dexter reste en même temps le Directeur gérant de la Compagnie.

LE TRANSPORT DES GRAINS

A la Chambre des Communes, plusieurs députés se sont plaints en termes amers de la pénurie des wagons et des locomotives pour le transport des blés de l'ouest. Un des députés affirme que, par suite du manque de moyens de transports, la perte des producteurs de blé est de \$4,000,000. Un autre déclare que dans le seul Manitoba la dépréciation du grain qui passe l'hiver dans les élévateurs cause une perte de \$7,000,000 qui se répartit sur 250,000 personnes.

Il nous semble difficile de contrôler ces chiffres, mais il est évident que les pertes subies par la culture sont énormes. Elles pourraient et seraient certainement moindres si les producteurs protégeaient mieux leurs récoltes qu'ils ne le font contre les intempéries de la mauvaise saison; elles manquent trop souvent d'abri. Le fermier doit commencer par se protéger lui-même pour tout ce qui est de son ressort.

Cela ne veut pas dire qu'il ne doit pas demander au gouvernement les moyens propres à écouler ses grains vers les marchés de consommation après la moisson; cela ne veut pas dire qu'il faille accuser de négligence et le gouvernement et les compagnies de chemins de fer si l'écoulement de la dernière récolte de grain de l'Ouest vers les ports d'exportation ne s'est pas fait en entier à cette date.

S'il est nécessaire que les moyens de transport soient en rapport avec toutes les nécessités du commerce dans les temps ordinaires, on ne peut imputer à crime à personne de n'être pas en mesure de pouvoir être prêt pour faire face à des besoins exceptionnels.

Il était impossible de prévoir il y a un an les énormes quantités de grains que l'Ouest aurait à mettre en mouvement; on n'improvise pas plus une armée de wagons de transport qu'une flotte de navires, il faut le temps matériel pour la construction. Il est toujours facile et de récriminer et de critiquer, il l'est souvent moins de rester dans les limites de ce qui est juste et raisonnable quand on s'attaque aux compagnies de transport.

Une compagnie de chemins de fer est une entreprise commerciale; si, en vertu des privilèges qui lui sont accordés, elle a des obligations envers le public et l'Etat, ni le public ni l'Etat ne peuvent lui imposer des conditions déraisonnables. On ne peut donc demander à une com-

pagne de chemins de fer de créer un matériel roulant qui ne devra lui servir que rarement et pendant un temps limité.

Les compagnies de chemins de fer ont des capitaux à faire fructifier, on peut être certain qu'elles ne négligent rien pour augmenter leurs recettes et qu'elles prennent les mesures, toutes les mesures voulues pour ne rien perdre du trafic qui peut leur échoir. Nous savons tous qu'elles s'ingénient même à faire naître du trafic là où il n'en existait pas auparavant et que sans elles, sans leur esprit d'entreprise, bien des endroits aujourd'hui cultivés seraient encore en friche.

Il est donc bien certain que plus la superficie des terrains emblavés augmentera dans l'ouest et plus aussi les compagnies de chemins de fer augmenteront leurs moyens de transport des grains vers les ports de chargement.

Si, dans le passé, le gouvernement n'a pas compris son devoir de mettre nos superbes voies d'eau en état de dégorger les marchés de production vers les ports d'expédition, il n'en est plus de même aujourd'hui. Le ministre des Travaux Publics a tout un programme pour utiliser comme moyens de transports à bon marché le magnifique système hydraulique dont la providence a doté le Canada.

C'est là où les efforts doivent porter pour mettre à la disposition des producteurs de l'Ouest un fret à bon marché et de nouveaux moyens de transport efficaces pour l'écoulement rapide et en grandes quantités des grains que, dans l'avenir le Canada produira de plus en plus.

On comprendra qu'avec une navigation fluviale allant s'approvisionner aux sources mêmes de la production, il y aura moins à demander aux compagnies de chemins de fer pour le transport des grains et que, par conséquent, elles doivent se tenir sur une certaine réserve pour la construction future des wagons spéciaux pour le trafic des grains.

On peut être assuré qu'elles en construiront autant que le voudront les besoins réels et qu'elles marcheront en harmonie avec la production qui pourra passer par leurs voies.

Il n'y a pas de marques de tabacs plus populaires au Canada, aujourd'hui, que les marques: "Rose Quesnel," "Poker," "Long Tom," "Gold Bell" et "Silver Bell." Ces tabacs fabriqués par The Rock City Tobacco Co., de Québec, réalisent tous les desiderata des fumeurs—aussi les trouve-t-on partout, chez les bons détaillants.