

APPENDICE No 7

M. Pringle:

Q. Faites-vous le commerce de charbon? Je vois que vous avez érigé des hangars à charbon?—R. Il y a environ trois ans, je me trouvais à Ottawa, et sir Henry Drayton, de la Commission des Chemins de fer, était alors en butte aux difficultés causées par le manque de wagons pour le mouvement simultané du grain et du charbon. Il me dit alors: "Pourquoi ne construisez-vous point des hangars à charbon, et n'amassez-vous pas du charbon durant l'été? Vous avez l'argent pour cela, et vous soulageriez ainsi beaucoup les chemins de fer qui se voient forcés de transporter du charbon en hiver, quand il ne devraient transporter que du grain." Nous répondîmes que nous le ferions, et depuis lors nous avons érigé 170 hangars à charbon en différents endroits de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Le vice-président:

Q. J'aimerais attirer votre attention sur l'échelle des dividendes sur vos actions ordinaires, de 1913 à 1918. En 1913, je vois que vous avez payé 2 pour 100 sur vos actions ordinaires?—R. C'était à la fin de nos opérations de la première année.

Q. En 1914, vous avez payé 5 pour 100 sur actions ordinaires. En 1915, vous avez payé 15 pour 100 sur actions ordinaires. En 1916, vous avez payé 18 pour 100 sur actions ordinaires; en 1917, 26 pour 100, sur actions ordinaires; et en 1918, 33 pour 100 sur actions ordinaires. Ces chiffres sont exacts, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'ils sont exacts.

Q. Je vois que vous détenez des actions dans les élévateurs terminaux?—R. Parfaitement.

Q. Dans l'élévateur terminal de Fort-William, n'est-ce pas?—R. Nous possédons environ 7 pour 100 d'actions dans l'élévateur terminal de Fort-William.

Q. Y a-t-il autre chose?—R. Nous possédons des actions dans l'élévateur Consolidated à Fort-William, et nous en avons aussi dans l'élévateur Northwestern à Fort-William.

Q. J'ai posé la question hier, et je vais vous la poser de nouveau. C'est là un sujet sur lequel je désire obtenir des renseignements. La loi des Grains stipule qu'un élévateur terminal ne doit ni posséder ni contrôler des élévateurs de lignes, et cette disposition a pour objet, je suppose, de protéger le public. Eh bien je vois qu'en ce qui vous concerne, et dans d'autres cas, nous avons des compagnies possédant 100, 200 ou 300 élévateurs de lignes, compagnies qui possèdent aussi plus ou moins d'actions dans les élévateurs terminaux. Par exemple, vous êtes intéressés dans ces élévateurs terminaux, et je crois que M. Bawlf est aussi intéressé dans deux ou trois. En d'autres termes, les compagnies d'élévateurs de lignes contrôlent pour une très grande part les élévateurs terminaux. Eh bien, quelle différence y a-t-il en principe entre le fait qu'une compagnie d'élévateur terminal possède un élévateur de ligne ou le fait qu'une compagnie d'élévateur de lignes possède un élévateur terminal?—R. Quelques-unes des compagnies d'élévateurs de lignes possèdent aussi des élévateurs terminaux, n'est-ce pas?

Q. C'est ce que je dis, mais la loi des grains stipule qu'une compagnie d'élévateur terminal ne doit pas posséder un élévateur de ligne?—R. C'est la *Saskatchewan Co-operative* et la U.G.G. qui sont ici en cause.

Q. Croyez-vous que ce soit un principe sage pour les élévateurs de lignes de posséder des élévateurs terminaux qui sont des élévateurs publics?—R. Notre position a toujours été que nous ne désirions pas contrôler des élévateurs terminaux, mais nous envoyons du grain à certains de ces élévateurs, et naturellement nous avons pensé que nous ferions tout aussi bien d'y posséder des actions.

Q. La compagnie Consolidated, si je me le rappelle bien, a payé des rabais à quelques élévateurs de lignes. En a-t-elle payé à votre compagnie?—R. Jamais.

[M. John I. McFarland.]