

Tarif des ANNONCES

1ère ins. - 12c la lg.
2e ins. - 7c la lg.

Prix spéciaux pour annonces à longs termes

L'Echo du St-Maurice



ABONNEMENT \$2.00 PAR ANNEE

Imprimerie au No. 73 4e Rue, Shawinigan Falls

JOURNAL HEBDOMADAIRE

ELZ. DALLAIRE, directeur

Déclaration australienne

Dans un discours prononcé à la Chambre des Communes de Canberra, le Premier Ministre d'Australie, Monsieur Menzies, dit qu'il avait reçu une "Déclaration du Peuple", signée par des Australiens de toutes les classes de la société. Il invita les membres de la Chambre à étudier ce document qu'il fit placer, avec deux volumes de signatures appuyant la déclaration sur les rayons de la Bibliothèque de la Chambre.

Cette déclaration, née du Mouvement de Réarmement Moral et Spirituel, ressemblait au "Message à nos Candidats" qui avait reçu un appui probant de la population canadienne, lors des dernières élections fédérales, en mars dernier. On y demandait que tous les groupes oubliés toute partisanerie politique et de n'émettre aucune critique destructive. De leur côté les signataires s'engageaient à faire régner à la maison, au travail et dans leurs relations sociales, le même esprit d'honnêteté et de désintéressement qu'ils demandaient à leurs dirigeants.

Parmi les milliers d'Australiens qui signèrent la déclaration, on trouvait les noms de l'Archevêque catholique de Melbourne, de l'Honorable Sir Frank Clarke, président de l'Assemblée Législative, du Directeur de la Défense Civile Australienne, du Président de la Fédération des Patrons de la Nouvelle-Galles du Sud, et du Primat anglican.

En lisant la Déclaration à la Chambre, le député H. C. Barnard dit que ces volumes de signatures rendaient témoignage d'un nouvel esprit d'unité et de coopération par toute l'Australie. "Les membres de la Chambre, dit-il, peuvent trouver un encouragement dans le nombre toujours croissant d'Australiens qui sont prêts à se débarrasser de toute considération égoïste dans l'intérêt du pays tout entier."

Clément Marchand, jugé par Valdombre

Il y a trois ans, quand parurent dans "Les Oeuvres d'aujourd'hui" d'importants fragments des "Courriers des Villages" de Clément Marchand, le grand romancier des Pays d'En-Haut, Claude-Henri Grignon, auteur d'"Un homme et son péché", publia dans ses pamphlets un long article, et des plus enthousiastes, pour saluer l'apparition de cet ouvrage. Il résumait ainsi sa pensée:

"Extrêmement sensible à tout ce qui respire à la campagne, Clément Marchand s'en découvre aujourd'hui le peintre incontestable, comme jamais il nous fut accordé d'en glorifier un seul depuis le commencement (...) de notre pauvre et si grossière littérature."

Aujourd'hui, après trois ans, à l'occasion de la publication d'une édition complète des "Courriers des villages" le pamphlétaire Valdombre qui n'a pas l'habitude d'avoir la main douce, reprend le même jugement dans un article publié dans le dernier numéro de ses "Pamphlets". Nous nous permettons d'en citer les extraits suivants de la première partie de cet article.

"Voilà ce que j'écrivais, il y a deux ans. Et aujourd'hui, je ne trouve pas un mot à retrancher. Je vais au contraire en ajouter un peu en regard de cette oeuvre capitale, que la critique officielle a saluée de loin d'un petit coup de chapeau, car c'est le propre de la critique officielle et avachie de consacrer la gloire des Consacrés seulement. Et parce que l'auteur des "Courriers des Villages" n'est ni consacré ni académisable, il trouve autour de lui, en ce moment, et pour lui rendre justice, des écrivains libres, voire des pamphlétaire tonitruants que la sainte société, du reste, juge insupportables.

Clément Marchand n'a pas à se décourager. Lorsqu'il sera connu de tous les intellectuels lorsqu'il aura pénétré très avant dans les couches profondes du peuple et lorsque partout l'on bérira son nom, alors vous verrez la presse bourgeoise l'encenser à tour de bras et apprendre au monde qu'il nous est né un écrivain véritable, un poète authentique...

Tout cela pour faire réfléchir la critique officielle et cela et cela aussi pour rappeler à Clément Marchand que la gloire, à laquelle il a droit, ne sera jamais octroyée par des poux du journalisme contemporain, mais qu'elle repose, cette gloire, entière et orgueilleuse, sur la beauté de ses "Courriers des Villages"...

... Si Hémon, dans l'illustration de son défricheur et voulant glorifier la simplicité de l'âme paysanne et canadienne française, au moyen d'une situation dramatique hallucinante, a créé une littérature humaine et régionaliste à la fois. Clément Marchand, de son côté et dans une langue plus originale, plus poétique et dans une pensée beaucoup plus près de la terre, beaucoup plus l'atmosphère du terreau natal parce que l'auteur y respire depuis toujours; Marchand, dis-je, a su ressusciter des visions qui égalisent les plateaux de la balance et qui font, aujourd'hui notre littérature purement du terroir, profondément enracinée au sol à ses deux évocateurs, ses deux peintres très personnels... Hémon, c'est le romancier, mais en lisant sa Maria d'un peu plus près, on voit que l'auteur bouscule les événements au gré des saisons, qu'il a hâte d'en finir pour en arriver à un tragique d'une force terrible.

Marchand, c'est le poète, conteur par divertissement, comme s'il voulait se reposer, mais avant tout il reste poète. Il crée d'abondance et il prend son temps. Il a pour le servir une langue très riche, où passent, viennent et reviennent, ainsi que des rayons de soleil, les expressions pittoresques, des archaïsmes des provincialismes d'un relief, tournures de phrase qui nous retiennent à la terre, aux traditions à la paysannerie, à la France.

Louis Hémon a trouvé quelques expressions de chez nous. Il les utilise de toutes les façons. Il en joue et s'en joue selon ses humeurs. Vous admettez tout de même avec moi que la puissance de son roman repose sur la situation dramatique. Les "Courriers des Villages" présentent au contraire une somptuosité de vocabules dans leur forme la plus simple une série d'images, une peinture de types, sans cesse renouvelés et toujours les mêmes, qu'on ne rencontre pas dans aucune littérature. Souvent cruel, ainsi que tous les vrais peintres, le reste humain, cependant, et parfois trop bon puisqu'il ne va pas toujours au bout de sa pensée.

... Un jour, il faudra démontrer une fois pour toutes que si Hémon a découvert les rudes défricheurs, la misère et les quelques joies fugitives de tous ceux qui vivent dans les pays neufs, Clément Marchand a découvert la paysannerie, l'existence relativement facile, presque neutre, de tous ceux qui vivent au milieu d'une société organisée économiquement et politiquement. Cela qu'a réussi d'une main paysanne l'auteur des "Courriers des Villages", est beaucoup plus difficile que ceci: "Maria Chapdelaine" que devait exalter dans un éclair de génie, un créateur fiévreux..."

Lettre de Londres

Par Glanville Carew correspondant de la British United Press

LONDRES, Fev. — Parmi les nombreux changements que la guerre a apportés dans nos vies, à nous les Londoniens, il y a surtout celui qu'elle a fait dans nos heures de travail et de repos et conséquemment dans nos heures de sommeil.

La plupart d'entre nous en sommes affectés. Car, voyez-vous, l'obscurité, même actuellement commence à 6 h. 10 du soir pour se terminer à 8 h. 15 du matin et c'était encore pire autrefois, cela commençait beaucoup plus tôt: à 5 heures du soir pour se terminer à 9 heures du matin. L'immense majorité d'entre nous a dû transformer, à cause cela, son mode d'existence. Il y a des employés de bureau de toutes catégories: ceux qui travaillent de 9 heures du matin à 6 heures du soir, ceux qui travaillent de 10 à 5 et les gros messieurs qui travaillent de 10 h. 30 à 4 h. 30. A cause de l'obscurité, les heures de travail de ces gens ont été changées. Les employés de bureau arrivent à leur travail beaucoup plus tôt et en partent aussi beaucoup plus tôt. La foule des saute-ruisseaux et des gratte-papiers, qui auparavant attrapait le train de 8 heures ou celui de 8 heures 30, maintenant prend celui de 7 heures ou de 7 heures 30 et quitte le bureau plus tôt pour avoir le temps de retourner chez-elle avant l'obscurité. Il en est résulté un changement correspondant dans les heures d'affluence de la circulation et dans l'horaire des trains, des autobus et des tramways.

Alors qu'autrefois c'était tout un problème que de trouver un siège ou même une place debout dans ces véhicules à 6 heures ou 6 heures 30 du soir, aujourd'hui, la presse n'y existe plus mais, par contre, à 4 h. 30 et même plus tôt, la foule est très dense. Et croyez-moi, c'est un spectacle peu banal de voir aux petites heures du matin dans les trains, les autobus et les tramways, la cohue des voyageurs; la foule des sténos et des comptables mêlée à celle des artisans et des ouvriers d'usines.

Mais l'obscurité a produit d'autres modifications encore. Les grands magasins qui autrefois faisaient un commerce considérable au début de la soirée sont bien obligés maintenant de fermer de bonne heure, en plus d'y être contraint par les ordres des autorités, car il n'y vient plus de clients. Les gens ont si hâte d'être rendus chez eux qu'ils ne songent pas aller magasiner et de voir que le bombardement de l'aviation ennemie commence habituellement vers 7 heures ajoute encore à leur anxiété.

Les tavernes aussi ferment de bonne heure. Je connais une auberge de Fleet Street, datant de plus de trois siècles, célèbre rendez-vous des journalistes, qui ferme maintenant à 6 heures du soir. Et la Cité elle-même où jamais on ne voyait un chat la nuit venue, eh! bien... elle est encore plus "morte" si je puis dire.

Les théâtres aussi sont affectés. Leur dernière représentation a lieu habituellement vers 5 ou 6 heures de l'après-midi. Les cinémas continuent leurs représentations jusqu'à un peu plus tard dans la soirée mais rarement jusqu'à 9 heures passées. Un comédien célèbre a eu récemment l'heureuse idée de donner une représentation théâtrale à 11 heures du matin dans une ville de province. Il a eu beaucoup de succès dit-on et il est possible que les théâtres londoniens fassent de même. Si cela se produit, le mot "matinée" au théâtre vaudra maintenant dire ce qu'il signifie.

Tout ce mode d'existence changera cependant avec le retour du printemps et je dois ajouter que bien que nous vivions dans l'obscurité, nous avons confiance que bientôt nous verrons poindre à l'horizon, le soleil de la victoire.

G. CAREW

Londres sous le feu

En l'espace de quelques jours, j'ai vu deux des plus grandes villes de l'Empire: Londres, la capitale assiégée du Commonwealth des nations britanniques et Montréal, la métropole de ce Dominion dont l'aide sera un facteur décisif de la victoire de la démocratie.

Ce fut pour moi un grand contraste lorsque je quittai, l'automne dernier, la sécurité du sol canadien de me retrouver au centre de la plus grande guerre qu'ai connue le monde; d'avoir quitté les villes brillamment illuminées d'un pays où les vivres et le combustible étaient abondants et d'entrer dans une région où régnait l'obscurité et le rationnement et où les civils eux-mêmes étaient sur la ligne de feu.

Le bouleversement mental ne fut pas moindre lorsque je suis parti de là pour revenir ici où tout est paisible. Les trois mois que j'ai passés à Londres, sous les bombardements aériens, me portent à voir la blitzkrieg partout.

Mes yeux contemplent encore les gratte-ciel de la rue St-Jacques... et je me demande s'ils pourraient résister à l'éclatement des torpilles aériennes qui creuseraient des cratères de plus de 60 pieds dans leurs fondations. Je m'imagine ce que serait l'embouteillage de la circulation si les toits s'écroulaient dans les rues et si le pavé sautait en rompant les conduites d'eau, de gaz et d'électricité. J'essaie de me représenter ce que serait la rue Ste-Catherine obscure et déserte à 9 heures du soir; ses théâtres fermés, les montres de ses magasins éteintes tandis qu'ici et là sur le trottoir retentiraient le pas d'un agent de police casque d'acier ou d'un garde de la défense passive. Car c'est là le spectacle des grandes rues de Londres sous le feu.

Les automobilistes montréalais trouveraient étrange de circuler, la nuit tombée, en pleine obscurité, phares obscurs, et de n'avoir pour é guider que les feux presque imperceptibles des signaux de la circulation.

Aux premiers mois de la guerre, les Londoniens se plaignaient de ne pouvoir discerner les signaux voilés de la circulation, maintenant ils se plaignent que ces feux sont trop brillants et qu'ils sont visibles du haut des airs puisque de grandes artères de la capitale subissent si souvent l'effet destructeur des bombes ennemies.

C'est étrange comme on s'habitue à ce climat de guerre. Les ruines des édifices et des pâtés de maisons ne vous émeuvent plus. Vous les voyez bien mais elles ne font plus cet effet d'horreur et de pitié tant elle vous sont devenues familières.

La vue même de nouvelles scènes de destruction ne fait pas sortir le Londonien de son calme. Il part en quête d'une tasse de thé ou de café et découvre que le restaurant a été incendié. Il part pour le bureau le matin et constate que l'immeuble a disparu et qu'il ne reste qu'un grand trou rempli de débris. Le lendemain soir, le métro arrête à mi-chemin et il doit faire le reste du trajet en autobus: une gare a été démolie.

C'est toujours ainsi, une bombe après l'autre. Je suis passé un après-midi à l'un des endroits de Londres où la circulation est la plus intense, près de la Cathédrale Saint-Paul en bordure du quartier des affaires. Tout était normal, la foule était dense et affairée. Deux soirs plus tard, je m'y rendais encore mais cette fois pour assister au plus gros incendie qu'ait connu la Cité depuis le désastre de l'an 1666. Un ou deux jours après l'incendie, j'eus l'occasion de re-

passer près de l'endroit où j'avais été témoin de l'embrassement. A l'endroit précis où je m'étais posté la veille, une bombe avait creusé un immense cratère dans le pavé et sur le mur où je m'étais appuyé, des éclats d'acier s'étaient enfoncés. Les raiders étaient revenus. Déjà les soldats du génie démantelaient les murs noirs et comblaient le trou béant. Mais les ruines mêmes sont bombardées.

En quittant Londres pour Montréal, j'ai laissé la blitzkrieg derrière moi mais je retrouve encore ici l'atmosphère de la guerre. Montréal n'est pas sur le front de combat mais comme toutes les villes canadiennes, d'un océan à l'autre, elle est sur la ligne de ravitaillement. Le grenier de l'Empire devient rapidement l'arsenal de l'Empire et les héroïques défenseurs de la Grande-Bretagne, le civil et le soldat, requerront de plus en plus le produit des champs et des usines du Canada.

R. A. TOBIN

A combien s'élèvera le prochain budget fédéral?

La question qui domine toutes les autres, alors que commence cette semaine la session parlementaire, est celle-ci: "Quel sera le montant du budget de l'an prochain?"

Certains observateurs disent que le budget atteindra la somme de \$2,000,000,000 pour la guerre seulement, ce qui laisserait prévoir un budget total d'environ \$2,450,000,000.

Les milieux ministériels restent bien cois sur cette question très importante de nos jours. Néanmoins les cercles ordinairement bien informés laissent croire que les chroniqueurs parlementaires ont exagéré le montant du budget.

La production totale des industries de guerre du Canada est d'à peu près un billion par année. On démontre alors que les dépenses de guerre ne peuvent guère dépasser ce chiffre. Le seul autre item important est le paiement de la solde et des allocations des militaires.

De plus, il y a une somme considérable — de \$400,000,000 croit-on qui a été dépensée l'an passé pour la construction et l'équipement des usines de guerre, la construction d'aéroports et d'écoles d'entraînement aérien, etc. De source ministérielle, on dit que ces dépenses ne se renouvelleront pas.

En prenant alors tous ces facteurs en considération les observateurs sérieux prédisent un budget de \$1,250,000,000 pour la guerre et un budget total de \$1,700,000,000. Il pourrait y avoir 50 millions de plus ou de moins.

L'impôt est partie liée du budget. Il n'y a aucun doute qu'il y aura une substantielle augmentation d'impôts pour établir ce budget. Les citoyens de toutes les régions du pays seront appelés à en supporter le fardeau. Il y aura aussi, sans aucun doute, de nombreuses restrictions à l'achat de produits de luxe et de denrées non-essentiels.

Malgré que l'honorable M. Mackenzie King ait annoncé que toutes les questions relatives à la guerre primeront dans la discussion au cours de la session, de sources sûres on nous a prêté qu'il y aura aussi des décisions prises au sujet de la mise en culture des régions de l'Ouest canadien affectées par la sécheresse, qu'il y aura encore une extension des mesures pour la conservation du change afin de venir en aide à certaines industries de centre du Canada en butte à une forte concurrence étrangère et enfin une nouvelle politique visant à établir des relations diplomatiques plus suivies avec le pays de l'Amérique du Sud dans l'espoir d'y trouver des débouchés pour le poisson, les pommes, les semences, les patates et le papier-journal des provinces Maritimes. Il est assez difficile de dire si ces projets de législation seront plus ou moins combattus mais on ne risque rien à prédire qu'il y aura beaucoup de paroles jetées au vent, en tout cas.

Nouveau magasin de la Régie des Liqueurs

Les journaux ont annoncé ces jours derniers l'ouverture d'un second magasin de la Commission des Liqueurs en notre ville.

Un seul ne suffit plus, paraît-il, alors que la ville dépense \$10,000 par mois pour faire vivre les malheureux sans-travail.

Ce n'est donc pas la prospérité qui nous amène ce deuxième débit de boissons.

Le nouveau magasin sera situé, nous dit-on, dans l'immeuble de M. Ovilva Corrivéau, rue St-Marc, présentement occupé par J. A. Houle, marchand de meubles.

Ce projet était à l'étude depuis assez longtemps, mais il fut ajourné pour certaines raisons.

Feu Jos Vincent

Un vieux citoyen de notre ville, M. Jos. Vincent, âgé de 78 ans, est décédé subitement alors qu'il se rendait à la Banque Canadienne Nationale.

Cette mort foudroyante a causé tout un émoi dans le quartier St-Marc que M. Vincent habitait depuis de longues années.

Le défunt laisse son épouse et une fille.

Nos sympathies.

Soirée dramatique

A l'occasion du 25ème anniversaire de son Alma Mater, l'amicale du collège St-Marc organise pour lundi et mardi gras, les 24 et 25 prochain, à 8 hrs une grande soirée dramatique et musicale, sous le distingué patronage de M. le curé Anselme Trudel.

Cette séance, organisée au profit des oeuvres de l'amicale, présentera un magnifique drame en deux actes intitulé: "L'IVRAIE", de Jacques d'Ar, et une comédie en un acte, genre détective amateur, "LAMA-DOU".

Nul doute que la population se rendra nombreuse à cette soirée qui, comme par le passé, saura amuser tous ceux qui y assisteront.

SI VOTRE ENFANT a des grincements de dents la nuit, des manganèses du nez, amaigrissement, faites-lui prendre les

CHOCOLATS DU DR CHARLES (VERMIFUGES)

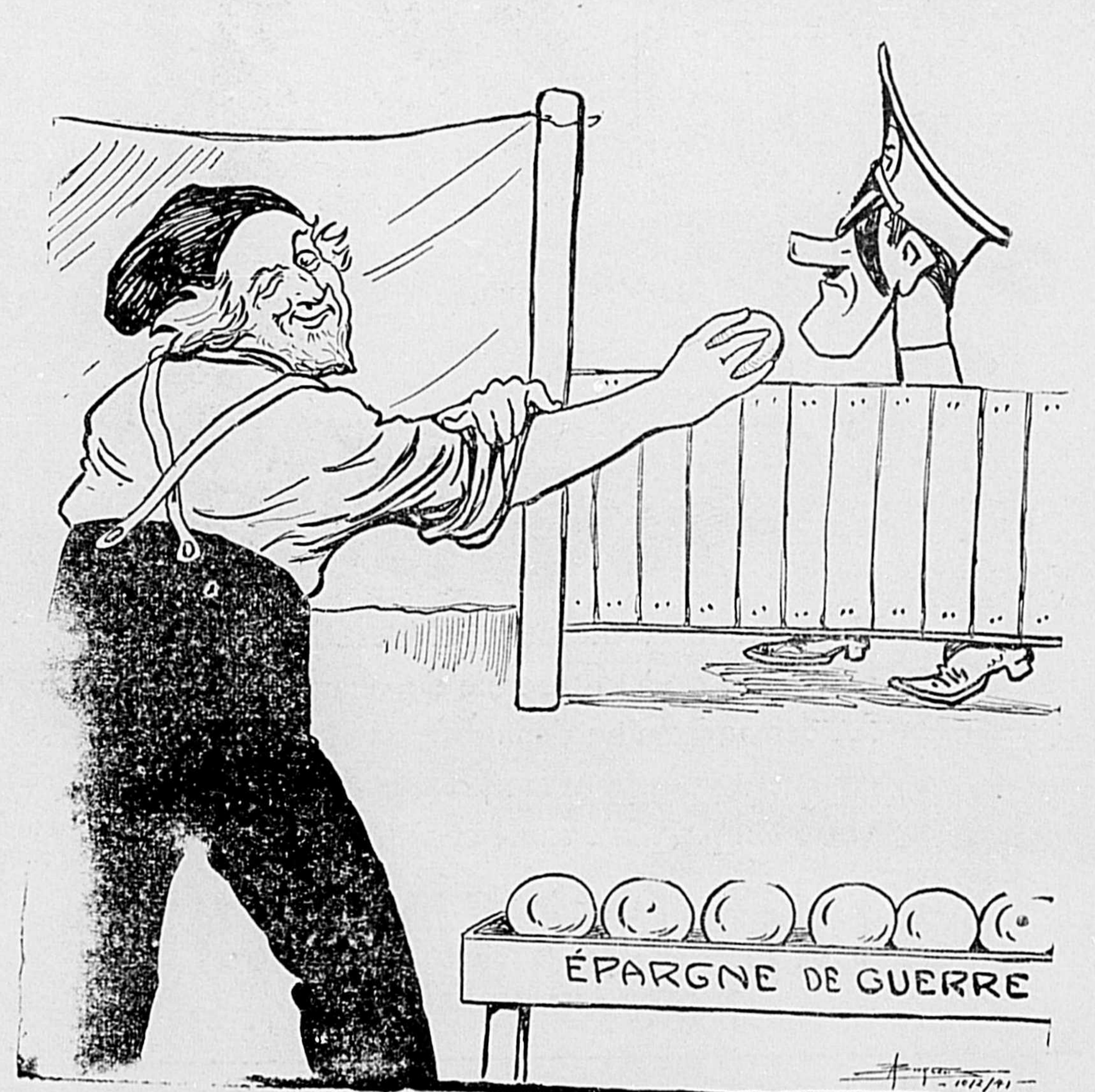


contre les vers. D'un effet certain inoffensif EN VENTE PARTOUT 50c la boîte

La Cie Canada Drug

Prêtez à l'épargne de Guerre

THE "SALADA"



GRAINES DE SEMENCE

Plus de 30 années d'expérience dans le commerce de graines de semence et de plantes de toutes sortes. Nouveau catalogue gratuit sur demande.

Nouveau Catalogue Grátis

COUPON

Messieurs: S.V.P. m'envoyer gratuitement votre nouveau catalogue de semences, 88 pages, tout en français.

Nom: _____

Adresse: _____

HECTOR L. DÉRY & CIE, LTÉE
Grainetiers et Pépiniéristes

931, Blvd St-Laurent, Montréal

lité du Dr Léo Pariseau de l'Institut de radiologie de l'Hôtel-Dieu de Montréal et de l'Université de Montréal. Plusieurs noms canadiens français sont fameux pour leurs travaux sur le radium. Celui du docteur Léo Pariseau s'impose par sa très vive intelligence et son immense savoir.

A 60 ans, le savant-martyr, comme on le nomme souvent, se meurt à petit feu des brûlures causées par son travail constant avec ce corps très puissant. Savant, érudit, historien, artiste, chercheur, le Dr Pariseau passe encore pour l'enfant terrible de la médecine, tant il a de franc parler, d'audace, d'originalité et de personnalité. Son nom et ses écrits sont connus dans toutes les revues scientifiques d'Amérique et ses travaux ne connaissent d'autres limites que celles de ses forces déclinantes. Il est également le doyen de la faculté de médecine, tandis que son père, à 87 ans, est encore le doyen des anciens diplômés de l'école Polytechnique de Montréal. Une étonnante vitalité semble avoir doté cette famille extraordinaire. La fermeté, la témérité même de certains énoncés du Dr. Pariseau qui n'a jamais accepté les positions établies, lui ont attiré bien des petits ennuis, dont il est le premier à s'amuser. Son cœur d'or et sa science sans limites, lui font pardonner les audaces qui scandalisent souvent les doctes orthodoxes. Membre de plusieurs sociétés savantes, il s'occupe encore malgré son grand âge et sa maladie de son institut et de ses recherches qui l'imposent à l'attention et à l'admiration de tous ceux qui y trouvent un modèle supérieur.

Au Canada cette semaine

Alors qu'un plus grand nombre de Canadiens sont à l'ouvrage, il appert d'après les rapports des compagnies financières et industrielles que la somme des ventes a considérablement augmentée, la production s'est accrue dans les mêmes proportions, mais les profits, tout en étant supérieurs n'ont pas rapporté aux actionnaires et propriétaires les mêmes revenus que d'habitude par suite des impôts et taxes. En d'autres termes, on peut dire que l'industrie travaille et paye mieux que jamais auparavant mais que les profits s'en vont dans une très forte proportion aux gouvernements.

Ainsi par exemple, l'industrie de la chaussure publiait, la semaine dernière, le rapport que 26,000,000 paires de chaussures ont été fabriquées au pays durant 1940, soit un record pour les 220 manufactures dont 131 résident dans la province de Québec.

Un autre indice de l'effet des taxes sur la somme des profits se fait remarquer dans le rapport des Buildings Products, Limited, grande compagnie de matériaux de construction à Montréal. En 1940, cette compagnie a réalisé le plus fort volume de ventes de toute son histoire. Les profits de la compagnie, \$1,020,214 se comparent à \$731,135 en 1939 leur meilleur année alors. Les appropriations pour les taxes en 1940 se totalisent à \$44,000, comparativement à \$100,029 en 1939. Ce qui donne au résultat final un profit net de \$487,597 en 1939 et de \$413,843 en 1940.

Beaucoup d'autres compagnies font de même pour la durée de la guerre; elles acceptent volontiers de travailler plus fort, de transiger plus d'affaires et de réduire leurs profits pour aider à l'effort du pays. Elles participent de plus aux souscriptions nationales aux campagnes d'épargne et aux appels de diverses charités primordiales.

Au sujet des taxes, il paraît évident de temps à autres que les autorités qui les imposent n'ont jamais connu la fable de la poule aux œufs d'or. Montréal, par exemple, a toujours été reconnu le paradis des taxes de nuisance et, pour quelque raison inconnue, il semble qu'on ne se soit jamais arrêté à les calculer. Cette semaine la ville de Lachine, dans la banlieue de Montréal, a bel et bien donné une leçon pratique à la Métropole en proposant à Québec de suspendre la taxe locale sur les nouvelles sur les machineries installées dans leurs usines et manufactures. On a semblé étonné d'entendre dire que les industries s'en iraient graduellement si on continuait d'augmenter les charges et taxes continuellement. On a donné comme preuve la cité de Verdun, qui il y a quelques années, a imposé une nouvelle taxe sur les machineries. Le résultat le plus immédiat a été de constater qu'une de leurs grandes industries a fermé ses portes pour se transporter ailleurs. Verdun a perdu de la sorte une précieuse source d'emploi et s'est aussitôt empressée de prendre des mesures pour empêcher le renouvellement d'une pareille perte.

Parlant aujourd'hui des Canadiens français qui ont fait un succès de leur carrière et de leurs entreprises aux yeux du monde canadien, notre projecteur se porte sur la forte personna-

Le Devoir du moment

Le maire d'Ottawa, M. Stanley Lewis, a adressé à ses concitoyens la lettre suivante. Le message qu'elle contient s'adresse aussi bien à tous les citoyens du Canada:

"Les hommes de notre pays qui servent dans l'armée, dans la marine et dans l'aviation entendent aussi un appel aux armes. Ils y répondent. Ils offrent leur vie. Ils sacrifient la méthode facile d'une vie paisible au foyer, entourés de leurs amis. Maintenant, ils vivent et combattent avec des fusils et des bombes, des chars d'assaut, des avions et des navires. S'il n'en était pas ainsi, nous ne serions pas appelés à faire des sacrifices. Et nos sacrifices ne serviraient à rien s'ils n'étaient destinés à fournir à nos armées tous les matériaux de guerre indispensables.

"Cet appel aux armes consiste pour nous à offrir nos dollars et nos cents. Il nous est encore permis, si le cœur nous en dit, d'employer cet argent à mener une vie un peu confortable que nécessaire, à acheter des articles de luxe inutiles, à nous amuser. Ou bien nous pouvons l'employer à prouver au monde que les Canadiens n'attendent pas d'avoir entendu "le pas de l'oise sur leurs tombes" avant de réaliser à sa juste valeur le prix de la liberté.

"Du front de guerre, on réclame des avions, des fusils et des munitions en grand nombre. Citoyens d'Ottawa, faites cause commune avec nos soldats, nos marins et nos aviateurs. Donnez leur ce dont ils ont besoin pour combattre pour nous. En comparaison de leurs sacrifices l'achat de certificats d'épargne de guerre n'est rien d'héroïque, mais c'est un service capital que nous pouvons rendre.

"Plaçons autant d'argent que nous pouvons dans les certificats d'épargne de guerre et achetons-en régulièrement chaque mois. Puisque c'est là ce qu'on requiert de nous avec instance, prétons au Gouvernement jusqu'à la limite de nos disponibilités.

"Si nous manquons à ce devoir qui nous incombe, combien lâches ne paraîtrons-nous pas à nos soldats dans l'armée active ainsi qu'aux hommes et aux femmes qui dorment dans les abris souterrains en Angleterre! Nous rappelant ce que nous n'avons pas eu à endurer "des angoisses, de l'obscurité et du froid" durant cette guerre, répondons généreusement à l'appel qui nous est fait de prêter notre argent pour fournir le nécessaire à nos forces armées qui sont au front."

Le Canada en guerre

La flotte augmente... Les chantiers maritimes du Canada ont lancé à date 45 cor-

vette et 13 dragueurs de mines. On anticipe que vers le mois de mai 14 corvettes et 18 autres dragueurs de mines auront été lancés au Canada.

Pour former des techniciens...

La motorisation rapide des forces militaires rend indispensable à la guerre l'usage d'armes et d'équipements très compliqués. Cela nécessite l'emploi, dans l'armée, d'un grand nombre de techniciens habiles dont le rôle est de réparer, entretenir et manoeuvrer les armes automatiques et les machines utilisées dans tous les services. Comme les industries de guerre ont déjà fait de larges trouées dans les rangs des divers métiers civils, l'Armée canadienne a établi un plan pour former ses propres techniciens et s'en créer une réserve sans nuire aux besoins de l'industrie. C'est pourquoi on vient de fonder à Hamilton, Ontario, une Ecole des Métiers de l'Armée qui sera ouverte vers le 1er mai et dans laquelle on admettra 2,000 élèves. Cette institution formera des techniciens dans toutes les spécialités nécessaires à l'Armée.

Le rôle des unités de réserve...

Les unités de réserve de l'Armée canadienne auront désormais un rôle plus actif à jouer dans l'effort de guerre du Canada. Elles ne seront pas toutes mobilisées pour le service actif outre-mer, mais toutes doivent se tenir prêtes pour le cas où les besoins de la défense du territoire canadien rendraient leur mobilisation nécessaire. Leur premier rôle de ces unités de réserve est de procurer des renforts aux unités de l'active auxquelles elles sont rattachées. Celles qui se trouvent dans les régions militaires de l'Atlantique et du Pacifique se verront confier des tâches déterminées pour la défense de ces régions. Cela n'affecte pas les recrues des centres d'instruction; lesquelles seront portées en surnombre aux effectifs des unités de réserve. Naturellement, tous les renforts que la réserve fournira à l'active devront être volontaires.

De bonnes affaires...

Le facteur le plus constructif de la situation économique de 1940 est l'avance des opérations commerciales. L'indice du volume physique des affaires est en moyenne de 145.4 en 1940 contre 122.4 en 1939, gain de

"Toute la famille doit établir son Budget en vue d'acheter des CERTIFICATS d'ÉPARGNE de GUERRE!"



Oui! CHAQUE FAMILLE CANADIENNE doit s'engager à faire des Sacrifices...

"Aujourd'hui nous sommes tous au front"—SA MAJESTÉ LE ROI.

VOUS VERSEZ \$4.00 ET VOUS RECEVEZ \$5.00

\$ 5.00 pour \$ 4.00 \$10.00 pour \$ 8.00
\$25.00 pour \$20.00 \$50.00 pour \$40.00
\$100.00 pour \$80.00

Les Certificats d'Épargne de Guerre sont de véritables obligations d'État, remboursables après 7 1/2 ans. À l'échéance, votre placement aura augmenté de vingt-cinq pour-cent, ce qui représente un taux d'intérêt de 3%, composé semi-annuellement.

Ces Certificats sont enregistrés à votre nom et vous pouvez les racheter dès six mois après la date d'émission, d'après une échelle de prix établie d'avance.

Le tableau ci-dessous suggère des programmes d'épargne moyens. Ces chiffres ne sont que des exemples parce que l'épargne possible varie avec chaque famille et selon les circonstances.

Revenu hebdomadaire	Épargne hebdomadaire	Valeur à l'échéance des achats annuels
Jusqu'à \$20	25c à \$1.00	\$ 15 à \$ 65
de \$20 à \$30	\$1.25 à \$2.00	\$ 30 à \$130
de \$30 à \$40	\$2.25 à \$3.50	\$45 à \$225
de \$40 et plus	\$3.75 à \$9.25	\$75 à \$600

PRENONS, EN FÉVRIER, L'ENGAGEMENT DE SOUSSCRIRE

Publiée par le Comité de l'Épargne en temps de Guerre, Ottawa

Achetez des CERTIFICATS d'ÉPARGNE de GUERRE régulièrement!

10-WF 498

UNE OCCASION

LAVEUSES Westinghouse

seulement

\$99.25

paiements faciles, si désirés (pour un temps limité seulement)

ÉCONOMISER!

Voyez ces merveilleuses machines chez votre marchand ou à notre salle de ventes locale... demandez une démonstration... voyez comment vous pouvez ménager votre linge, votre temps, votre santé et votre argent.

THE SHAWINIGAN
Water & Power Co.

Professeurs à l'extérieur

Deux de nos concitoyens nous ont quittés, dernièrement pour prendre des postes comme professeurs à l'extérieur. Ce sont: M. Guy Ricard, fils du docteur O. H. Ricard, ex-maire, nommé professeur à l'Ecole d'Arts et Métiers, à Verdun, et P. Lanneville, fils de M. Philémon Lanneville, nommé profes-

seur à l'Ecole d'Arts et Métiers de Sherbrooke. Ces deux jeunes, anciens de l'Ecole d'Arts et Métiers de cette ville, ont pu décrocher ces lauriers sur de fortes recommandations de MM. Antoine Hallé et Adjudant Leclerc, professeur à l'Ecole. Cet honneur retombe sur les deux nouveaux professeurs, leurs anciens professeurs, leur Alma Mater et leurs familles. Nos félicitations et vœux de succès.

Commencez cette année à planter **DES PATATES DE SEMENCE CERTIFIÉE CANADIENNES**

Le moyen le plus efficace de lutter **CONTRE LES MALADIES DES PATATES**

SI vous plantez des Patates de Semence Certifiée Canadiennes au lieu de la semence ordinaire, dans un sol bien nettoyé où vous n'avez pas cultivé de patates précédemment, vous serez assuré du résultat suivant:

- Un meilleur rendement;
- des tubercules plus lisses, plus sains, de grosseur plus uniforme, et de meilleure qualité.

En plus, vous vous mettez à l'abri de pertes considérables dues aux maladies. Bref, produisez des patates de la catégorie "Canada No 1".

Il n'y a pas que l'apparence extérieure qui puisse vous diriger dans la sélection d'une bonne semence de patates. Seules les Patates de Semence Certifiée Canadiennes peuvent vous assurer une bonne semence.

Pour tout renseignement, consultez l'Inspecteur du Gouvernement de votre région, Division de la Protection des Plantes. Il vous enverra aussi la liste des distributeurs les plus rapprochés.

INSPECTEUR POUR PROVINCE DE QUÉBEC
Inspecteur régional, Office de certification des patates de semence, Bureau de Poste, Ste-Anne-de-la-Pocatière (P.Q.).

Service des Marchés
MINISTÈRE FÉDÉRAL DE L'AGRICULTURE, OTTAWA
Honorable James G. Gardiner, Ministre.



LA FORCE PHYSIQUE DANS LE VIEUX QUÉBEC



ANTOINE VOYER "Le Grand Voyer"

Antoine (Le Grand) Voyer était connu au début du siècle dernier, à Montréal, pour la gentillesse et l'esprit de justice qui s'alliaient, chez lui, à une grande force physique. Un jour, d'une seule main, il mit hors d'une auberge une bande de matelots tapageurs. Une autre fois, avec un poids de cent livres dans chaque main et aidé du puissant Montferrand, il mit en pièces la porte d'un bureau de votation illégalement fermée à clé. Lui-même et un ami, armés de timons de fourgons, dispersèrent un peloton de soldats qui maltraitaient un vieillard. Pour finir, Voyer donne une raclée à cinq d'entre eux. Quand, lors des élections qui mirent aux prises le docteur Tracy et sir Stanley Bagg, en 1832, Bill Collins, un chef de bande, vint l'attaquer pour l'empêcher de voter, Voyer le tua d'un coup de poing. Il fut acquitté parce qu'il avait frappé en état de légitime défense.

Même dans le bon vieux temps — comme aujourd'hui — le gin de Kuyper était le grand favori.

10 ONCES \$1.05 26 ONCES \$2.40 40 ONCES \$3.45

Distillé et embouteillé au Canada sous la surveillance directe de John de Kuyper & Son, Distillateurs, Rotterdam, Hollande.

GIN de KUYPER
MAISON FONDÉE EN 1695

Un film sur la Messe votive

Dans tous les théâtres et les salles de cinéma de la province de Québec, les foules auront bientôt la chance de voir et d'entendre les détails de l'impressionnante Messe votive pour la victoire, qui fut célébrée dans l'historique église Notre-Dame de Montréal, le dimanche 9 février, jour national de prières.

Par permission spéciale des autorités ecclésiastiques, l'Associated Screen News avait installé plusieurs caméras cinématographiques dans l'église, afin de conserver pour la postérité cette cérémonie unique, cet instant solennel où tout un peuple chrétien s'assemblait, répondant à l'appel vers la prière.

Bien que l'église Notre-Dame soit la plus vaste nef de l'Amérique du Nord, contenant 4,500 fidèles assis, on a éviné que des milliers de citoyens du Canada français désireraient voir et entendre leurs chefs religieux et civils alors qu'ils participaient à la célébration. C'est pourquoi les scènes les plus impressionnantes en ont été filmées, à l'intérieur même des murs vénérables de Notre-Dame, et c'est pourquoi on pourra les contempler, par tout dans les salles de spectacle.

Des batteries d'appareils photographiques et capteurs de sons avaient été disséminés aux principaux endroits de l'église, de façon que toutes les phases

du drame religieux pussent être enregistrées sans qu'un seul opérateur eût à se déplacer. Les puissantes caméras captèrent l'arrivée des dignitaires, la procession à l'intérieur, le sermon du cardinal Villeneuve, archevêque de Québec, ainsi que la prière spéciale, lue par le très honorable Ernest Lapointe, ministre de la Justice.

Un éclairage spécial a dû être aménagé, nécessitant une source de courant qui a fourni un total de cinquante mille watts — c'est à dire assez de pouvoir pour alimenter deux grandes conciergeries. Les experts de la Montreal Light, Heat and Power furent obligés d'installer une ligne souterraine intépandante, longue de près d'un demi-mille.

D'autres caméras avaient été placées dehors, sur le parcours de la parade, afin de photographier les marins, les fantassins, les artilleurs, les aviateurs et les ouvriers spécialisés dans les industries de guerre, alors que son Eminence le cardinal Villeneuve et des chefs militaires répondaient à leur salut.

Tous ces films furent transportés en vitesse aux laboratoires de l'Associated Screen News afin d'y être développés, à la minute même que se concluaient les cérémonies. Des reproductions des originaux furent expédiées par avions à tous les services d'actualités filmées, qui se préparèrent à les montrer à leurs auditoires internationaux. Les théâtres partout à travers le Canada publièrent des scènes de la Messe pour la Victoire de Notre-Dame, la semaine dernière alors qu'elle eut lieu.

Une version plus complète de la cérémonie sera montrée dans toutes les salles de la province de Québec à bref délai.

Le Canada fait son devoir

D'après les rapports des Comités d'épargne de guerre à travers tout le Canada, les indications sont qu'il y a actuellement 675,000 personnes qui se sont engagées à épargner régulièrement à cette fin. Voilà ce qu'a déclaré dimanche soir M. Zeller, président de la campagne.

À date, les chiffres compilés des comités qui ont fait rapport, et qui représente 37 pour cent de l'objectif national, révèlent, d'après M. Zeller, un total de 395,477 engagements.

Toutefois, depuis le commencement de février, au-delà de mille nouveaux comités ont été organisés dans les diverses parties du Canada. "Et chaque rapport, note M. Zeller, reflète de quelle façon enthousiaste le peuple canadien s'applique à ce service essentiel de guerre."

"Et ce n'est pas seulement le nombre d'engagements pris qui nous réjouit, poursuit M. Zeller, mais c'est le total des souscriptions qui s'accumulent aux quartiers généraux. Durant les deux premières semaines de février, le total des souscriptions s'élevèrent à \$3,750,000, soit plus que le total des souscriptions en janvier. Le nombre des engagements individuels augmentent, aussi bien que la proportion de chaque souscription par compa-

raison avec les mois précédents."

Dans plusieurs centres, ajoute M. Zeller, la campagne fut retardée par suite de l'ampleur imprévue de l'organisation. Mais partout l'organisation est désormais à pied d'oeuvre.

Voici le nombre d'engagements des villes les plus importantes:

Montréal	81,236
Toronto	53,000
Hamilton	13,362
Saint John	8,200
Halifax	4,527
Moncton	5,021
Windsor, Ont.	11,173
Kitchener-Waterloo	10,118
Sudbury	9,156
London	8,194
Kington	7,996
St. Catharines	7,582
Niagara Falls	6,391
Oshawa	6,196
Welland	6,115
Sherbrooke	5,082
Edmonton	4,637
Calgary	4,444
Greater Vancouver	14,201
New Westminster	4,401
Regina	2,573
Victoria	2,564
Trail	2,127

On n'a reçu aucun rapport des villes de Winnipeg, de Québec et d'Ottawa.

Dans la province de Québec, le district de Chicoutimi est à l'honneur. Arvida, Jonquières, Kénogami, Port Alfred, Sainte Anne de Chicoutimi et Grande Baie ont dépassé leur objectif. Dans le district de Montréal, le faubourg de Hampstead a aussi dépassé son objectif. La ville minière de Malartic, dans le nord de la province, fait rapport que 745 personnes ont signé l'engagement.

Dans la province d'Ontario, Welland, Cornwall, Delhi, Simcoe, Kingston, Sudbury, Sarnia, Brampton et Galt ont dépassé leur objectif.

À Halifax, le comité d'épargne de guerre rapporte que les hommes de la marine marchande, qui sont déjà en première ligne, tiennent aussi à se ranger avec les civils en signant l'engagement en nombre.

À Saint John, Nouveau-Brunswick, les débardeurs et ceux qui travaillent sur les

quais font aussi leur part en achetant des certificats d'épargne de guerre.

À Montréal, une grande parade motorisée s'organise pour le 24 février prochain. Toutes les unités stationnées à Montréal ou dans les environs y prendront part.

Le comité d'épargne de guerre de Regina se flatte de laisser savoir que 34 firmes ont enrôlé tous leurs employés dans la campagne d'épargne de guerre, ce qui marque un progrès de 28 pour cent sur les chiffres de décembre. General Motors, de Regina, s'ajoute à la liste avec un total de 518 employés qui ont signé l'engagement. Regina s'apprete déjà à célébrer comme il conviendra le jour où son objectif sera atteint, ce qui ne fait aucun doute. On brûlera ce jour-là Hitler en effigie devant l'Hôtel de Ville.

À Calgary, l'industrie du cinéma, soit 11 théâtres et huit compagnies cinématographiques, ont atteint, leur plein objectif. L'industrie du pétrole et ses succédanés organisent une grande campagne pour obtenir la signature de 2,400 employés. Le Club des femmes canadiennes de l'endroit se proposent, dès lundi, de passer de porte en porte.

De même à Victoria, en Colombie-britannique, les femmes obtiendront les signatures dans toutes les industries employant moins de dix personnes. Nanaimo prit congé pour observer une attaque simulée contre la ville, dont le but était précisément d'aider la campagne d'épargne de guerre.

MAL DE DOS QUI AVERTIT

Le mal de dos est souvent le premier symptôme du mal de reins. Quand votre dos vous fait mal, faites soigner vos reins. Ne manquez pas de prendre note de cet avertissement — c'est important. Soyez prompt à soigner un Mal de Dos ou bien ce qui le cause. Au premier signe de Mal de Dos, avez confiance aux Pilules Dodd pour les Reins — le remède favori pour les Maux de Reins depuis plus d'un demi-siècle.

Pilules Dodd pour le Reins



LA PISTE DU KANDAHAR.—Le Kandahar, dont le tracé sinueux dévale le flanc ouest du mont Tremblant sur une distance de deux milles, avec déclivité de 2,100 pieds, est une des pistes de ski les plus réputées dans l'est de l'Amérique du Nord. C'est en cet endroit des Laurentides que chaque hiver est disputée la fameuse course en descente dite "Kandahar" à laquelle prennent part les meilleurs skieurs du Canada. Elle aura lieu cette année le 9 mars prochain. Le spectacle que présente la descente des skieurs sur cette piste rapide est vraiment sensationnel car la vitesse des meilleurs concurrents atteint en certains endroits jusqu'à 90 milles à l'heure. La photo ci-dessus fut prise au Kandahar de l'hiver dernier, presque au sommet de la montagne, immédiatement au-dessus du premier "schuss". On distingue en bas la surface gelée du lac Tremblant.

Bien jeunes pour voyager en avion

Lorsque l'avion quitta Montréal, l'un de ces soirs derniers, deux de ses passagers étaient âgés de moins d'un an. La petite Anne Blanchard, qui n'a que quatre mois, allait à Edmonton

en compagnie de sa mère retrouver son père, l'officier-pilote S. S. Blanchard, R. C. A. F., David Hart, fils de M. et Mme David Hart de Woodstock, Ont., retournait au domicile de ses parents. Bien qu'il ne soit âgé que de six mois, il n'en est pas moins à son troisième trajet par la

voie des airs entre Montréal et Toronto.

DESILETS & DESHAIES

— AVOCATS —

Au Canada, ce sont les camions Ford qui abattent le plus de besogne!



D'un littoral à l'autre, ils accomplissent plus de travaux que ceux de toute autre marque. Six ans de suite, et vingt-deux fois depuis vingt-six ans, les marques rivales ont dû leur concéder le record des ventes. L'an dernier, dans toutes nos provinces, les ventes de camions Ford ont largement dépassé toutes les autres. Une telle prééminence n'a pas besoin de commentaires. Qu'ils n'utilisent qu'un seul camion ou qu'ils en aient plusieurs, nos clients sont unanimes à leur reconnaître d'incontestables avantages. Coût initial modique. Frais modérés de fonctionnement et d'entretien. Grand choix de carrosseries et de châssis, adaptables à plus de 95 sur 160 entreprises de camionnage. Un essai n'entraîne aucun engagement de votre part — il suffit de téléphoner à un dépositaire Ford-Mercury. Vous constaterez qu'un Ford se prête parfaitement à votre cas particulier.

FORD MOTOR COMPANY OF CANADA, LIMITED • FABRICANTS DES AUTOMOBILES MERCURY ET DES AUTOMOBILES, CAMIONS, COMMERCIALES, WAGONNETTES ET AUTOBUS FORD

LES CAMIONS ET COMMERCIALES FORD

Now QUI CONNAISSONS LE BON VIN—NOUS PRÉFÉRONS LE VIN ST-GEORGES



Nous savons apprécier un bon vin — c'est de tradition chez nous et notre "grand favori" c'est le vin St-Georges. Une réserve de 4,000,000 de gallons permet un cuvage prolongé qui confirme son bouquet et sa saveur exquise.

ACHETEZ DES CERTIFICATS D'ÉPARGNE DE GUERRE

Type Porto ou Type Sherry
Cruche d'un Gallon
160 oz. 1.75
Boul. de 26 oz. Boul. de 40 oz.
.40 .60



T. G. BRIGHT (QUEBEC) LTD.

Soixantième année de progrès

LE PACIFIQUE CANADIEN OBTIENT SA CHARTRE LE 15 FÉVRIER 1881.

La Canadian Pacific Railway Company, la plus puissante entreprise de transport et de voies de communication à travers le monde a célébré le soixantième anniversaire de sa fondation le 15 février cou rant.

Le Pacifique Canadien possède maintenant un réseau de 17,169 milles de voies ferrées, 55 navires océaniques, de cabotage et de navigation intérieure, une chaîne d'hôtels, de camps et de chalets s'étendant d'une côte à l'autre de notre pays, 1767 locomotives et 82,714 wagons; d'innombrables gares, ateliers et autres propriétés représentant un capital de plus d'un milliard de dollars. Depuis 60 ans, le Dominion du Canada et le Pacifique Canadien ont marché de pair. Durant cette même période, la population du Canada a passé de 4,324,810 à environ 11,315,000 habitants, tandis que notre commerce extérieur d'une valeur de \$174,243,030 il y a soixante ans, se chiffrait en 1939, à \$2,260,904,000.

Le 15 février 1881, le gouvernement, désespérant de réussir la construction d'un chemin de fer transcontinental, et craignant pour le sort même de la Confédération à moins que des moyens de communications ne soient établis jusqu'à la côte du Pacifique, décréta une loi qui autorisait un syndicat privé à réaliser cette entreprise gigantesque en moins de dix ans. Deux jours plus tard, la Canadian Pacific Railway Company était officiellement organisée avec Georges Stephen, plus tard Lord Mount Stephen, à la présidence, Duncan McIndrye à la vice-présidence, R. B. Angus et J. J. Hill sur le comité d'administration.

Les besoins d'une ligne transcontinentale étaient devenus évidents dès l'avènement de la Confédération en 1867, et la Colombie Britannique en fit partie, en 1872, à la condition expresse qu'une telle voie de communication soit établie. C'était là un travail beaucoup plus facile à projeter qu'à réaliser. Après dix années d'efforts, le gouvernement n'avait encore que 713 milles de voies ferrées construites ou en construction et cela dans les sections présentant le moins de difficultés techniques. De plus, ces travaux dispersés avaient été accomplis en vue d'utiliser la voie passant par les Etats-Unis ou le service de navigation des Grands-Lacs, afin d'éviter le passage difficile qui s'étend le long de la rive septentrionale du Lac Supérieur. Du point de vue national, on ne pouvait se contenter de la route des Etats-Unis, et celle des Grands-Lacs était impraticable durant l'hiver. Pour le reste, on avait à peine commencé à considérer le problème de la traversée des montagnes de l'Ouest.

De l'avis de certains observateurs du temps, ce qui avait été accompli jusqu'à ce jour dans le domaine du chemin de fer, ne semblait servir qu'à contenir les exigences de la Colombie Britannique, mécontentement que suscitaient la lenteur des progrès et les méthodes employées ont même contribué à la chute de deux gouvernements, celui de sir John A. Macdonald en 1872, et celui de Alexander Mackenzie en 1878. Les difficultés péculiaires et politiques étaient grandes et, au fait Alexander Mackenzie résumait pas subtilement l'opinion générale en disant que "toute la puissance de l'homme et tout l'argent d'Europe" ne pourraient suffire à la réalisation de cette ligne dans les dix années allouées par le contrat.

Ainsi, le Pacifique Canadien naissait sous des aures plus ou moins douteuses. Les fondateurs de la compagnie n'entreprent pas la tâche de leur plein gré; ils y furent entraînés par sir John A. MacDo-

nald. Depuis longtemps, ils avaient passé l'âge de l'aventure, et ils se sentaient bien peu attirés, si ce n'est par leur patriotisme, par ce projet qui avait été une faillite depuis ses débuts et qui risquait d'empêcher leurs fortunes personnelles. S'ils avaient pu prévoir les difficultés sans nombre qui se sont présentées au cours des années suivantes, il est douteux qu'ils aient accepté d'être les animateurs d'une entreprise aussi lourde et discutée.

Quel qu'il en soit, l'achèvement de la ligne fut simplement célébré à Craigellachie le 7 novembre 1885. A cette époque, avant même que la ligne du Pacifique ne soit mise en opération, le coût des voies ferrées construites ou acquises s'élevait à \$120,000,000 sans compter celles qui avaient été établies par le gouvernement au prix de \$35,000,000 et sans compter plusieurs autres millions en outillage, frais immobiliers et autres.

Cela n'empêcha pas Van Horne de décider que le dernier crampton employé serait d'acier tout comme les milliers d'autres qui avaient été utilisés le long de la voie, mais en retour il exigea de tout ceux qui désiraient assister à la mise en place du dernier crampton, sauf, du personnel, le paiement de leurs frais de déplacement. C'est là un trait typique qui manifeste le courage et l'énergie d'un homme qui fut un des principaux artisans de l'achèvement de la construction de ce chemin de fer en cinq années, soit la moitié du temps alloué par le contrat.

Il reste de nombreux souvenirs de la mise en place du dernier crampton. Le marteau dont s'est servi Donald A. Smith, plus tard Lord Strathcona, au cours de cette cérémonie, a récemment été retrouvé dans l'ancienne demeure de ce dernier à Montréal, et présenté à la compagnie.

En ce temps-là, Van Horne était pris par l'entreprise elle-même, et laissait à l'histoire le rôle de faire son panégirique. Lorsqu'un lui demanda de parler de son oeuvre, il répondit brièvement: "Tout ce que je puis dire, c'est que le travail a été bien fait!" — et alors, le conducteur s'écria: "En voiture! Pour le Pacifique". Simplement, la cérémonie était terminée.

Le départ du premier convoi transcontinental de voyageurs de Montréal à Port Moody alors terminus à l'Ouest, eut lieu le 28 juin de l'année suivante et donna lieu à une célébration de grande envergure dans la métropole.

Ainsi commença l'histoire du Pacifique Canadien. Elle n'a cessé de se développer depuis cette époque. Dans un pays où la population est disséminée sur de si vastes espaces, il fallut bientôt compléter par de nouveaux travaux cette première ligne transcontinentale. On unit ainsi les vieilles villes de l'Est au reste du pays; on étendit le réseau dans les provinces du Centre, ce qui ouvrit largement les Prairies à la colonisation; on construisit des embranchements destinés à desservir les Etats-Unis; on mit le Canada en relations plus étroites avec le reste du monde par la création de services océaniques; on ouvrit des voies de communication dans les espaces glacés du Nord où de précieuses richesses gisent dans des régions que l'on avait considéré jusque là comme inexploitable.

Les chiffres statistiques ne font que ressortir les développements extraordinaires accomplis par le Pacifique Canadien depuis sa fondation. En 1940, il a transporté près de 8 millions de voyageurs, soit un total de plus de 924 voyageurs-milles, sans compter les 37 millions de tonnes de marchandises, soit 16 milliards de tonnes-milles. On a manipulé en moyenne 155 millions de boisseaux de grains au cours de la période 1930-39 et une moyenne de 254 millions de boisseaux de 1925 à 1929. La compagnie a versé au delà de 9 millions de dollars en taxes au cours de l'année dernière, et plus de 172 millions depuis sa fondation.

De tels résultats supposent un outillage formidable. Le dernier rapport annuel indique que la compagnie possède 1,767 locomotives dont quelques-unes figurent parmi les plus puissantes de tout l'Empire Britannique. Le nombre des voitures

de deuxième classe s'élève à 2,237 et celui des voitures de première classe à 680, un grand nombre de ces dernières, climatisées. De plus, le nombre des wagons à marchandises se chiffre à 73,903, et il comprend les modèles les plus variés et les plus modernes tels que les wagons-réfrigérateurs qui ont tant contribué à abaisser les pertes dues au transport et par suite à diminuer le coût de la vie. On y compte enfin 6,000 autres véhicules pour l'entretien des voies et les besoins de l'exploitation.

En marge de son service de transport proprement dit, la compagnie met à la disposition de l'Etat et du public plusieurs services d'une grande utilité. Ses agences réparties dans toutes les principales villes de l'Orient et de l'Austral-Asie, ont contribué en dehors de son entreprise de transport, à faire connaître le Canada sous tous ses angles avantageux. Son bureau-chef, à Montréal, est devenu le service d'enseignements de tous ceux qui désirent obtenir quelques précisions sur notre pays. Il est bien douteux qu'il existe une autre entreprise privée qui ait autant fait pour le développement de l'industrie touristique au Canada.

Le service de transport de marchandises pour toutes les parties du monde est sans rival. La compagnie a récemment mis au point de nouvelles méthodes pour la manipulation des marchandises. Elle s'est acquise un outillage perfectionné, adapté à toutes sortes de denrées, et grâce à une puissante organisation, elle peut se permettre d'offrir un service rapide de livraison "à domicile" tel qu'on n'en trouvait autrefois que dans les services d'express.

Le service des télégraphes a aussi radicalement évolué. Alors qu'on ne se servait autrefois du sans-fil que pour des communications extraordinaires, on s'en sert aujourd'hui quotidiennement pour les usages les plus variés: journaux, photos, radio, etc. On a utilisé, là comme ailleurs, des développements scientifiques les plus récents en fait de voies de communication.

Les hôtels du Pacifique Canadien ont une renommée internationale. On en compte quatorze situés dans les plus grandes villes ou dans des endroits fort pittoresques, tels ceux de Banff ou du Lac Louise. Au nombre de ces hôtels figurent le "Royal Alexandra" à Winnipeg, l'"Empress" à Victoria, le "Château Frontenac" à Québec, le "Banff Springs Hotel" à Banff, le "Royal York" à Toronto, le plus grand hôtel de l'Empire Britannique. Ces hôtels comptent un total de 5,294 chambres. Mais il existe en plus une chaîne de cinq chalets ou "lodges", deux "tea-rooms", un camp de chalets, et la compagnie possède des titres de propriété dans maintes autres entreprises d'hôtellerie et en particulier dans celle du nouvel "Hôtel Vancouver" à Vancouver.

Le personnel proposé à ces nombreux services s'est fait remarquer par sa courtoisie, son sens du devoir et son esprit de corps. Ce personnel comptait en moyenne, l'année dernière, 51,000 personnes parmi lesquelles figuraient un bon nombre de spécialistes de toutes sortes. Pour avoir une idée des progrès réalisés par la compagnie, rappelons seulement qu'au printemps de l'année 1884, neuf mille hommes seulement étaient à l'emploi de la compagnie.

L'ascension progressive du Pacifique Canadien se manifeste aussi par la courbe ascendante de ses profits bruts où chaque dollar représente dans une certaine mesure les services offerts au public. De moins d'un million de dollars en 1881, les profits bruts ont monté à plus de 8 millions en 1885, à seize millions et demi en 1890, et ont atteint un record de \$238,681,000, au sommet de l'année 1939. Les profits bruts de l'année dernière se sont élevés à \$170,964,000.

La montée du commerce d'une nation est peut-être le phénomène le plus sûr de sa prospérité; les chiffres du Pacifique Canadien sont impressionnants sous ce rapport. En 1886, date la plus reculée des statistiques disponibles, la compagnie transportait deux millions de ton-

nes de marchandises, ce qui donnait un profit de quelque six millions de dollars. En 1940, la marchandise transportée sur le réseau du Pacifique Canadien représentait trente-six millions de tonnes. N'est-ce pas là le miroir des progrès accomplis dans la population, l'industrie et l'agriculture canadiennes? Au cours de la même période, la surface des exploitations agricoles a passé de 45 à 163 millions d'acres, tandis que la valeur de la récolte des champs a sauté de 155 à 651 millions de dollars, et celle des produits laitiers de 23 à 218 millions. La récolte du blé a donné 551 millions de boisseaux, l'année dernière, celle de l'avoine 481 millions de boisseaux. Comparons ces résultats avec ceux de l'année 1881 où le Canada a produit 32 millions de boisseaux de blé et 70 millions de boisseaux d'avoine. N'est-ce pas là une comparaison saisissante? Au cours de la même période, l'industrie a aussi accompli de gigantesques progrès, puisque la valeur brute de sa production a passé de \$309,676,068 en 1881, à plus de trois milliards et un tiers de dollars en 1939.

Ces soixante années constituent une période extraordinaire de progrès et de développement, et tout indique pour le reste que cette phase de prospérité pour notre pays et pour la compagnie n'en est qu'à ses débuts. Les deux se développent à un rythme inouï dans tous les domaines. Le Pacifique Canadien a dépensé, au cours des quelques dernières années, des millions de dollars pour améliorer ses propriétés, son matériel, adopter les derniers développements de la science, pour donner au public le meilleur service possible.

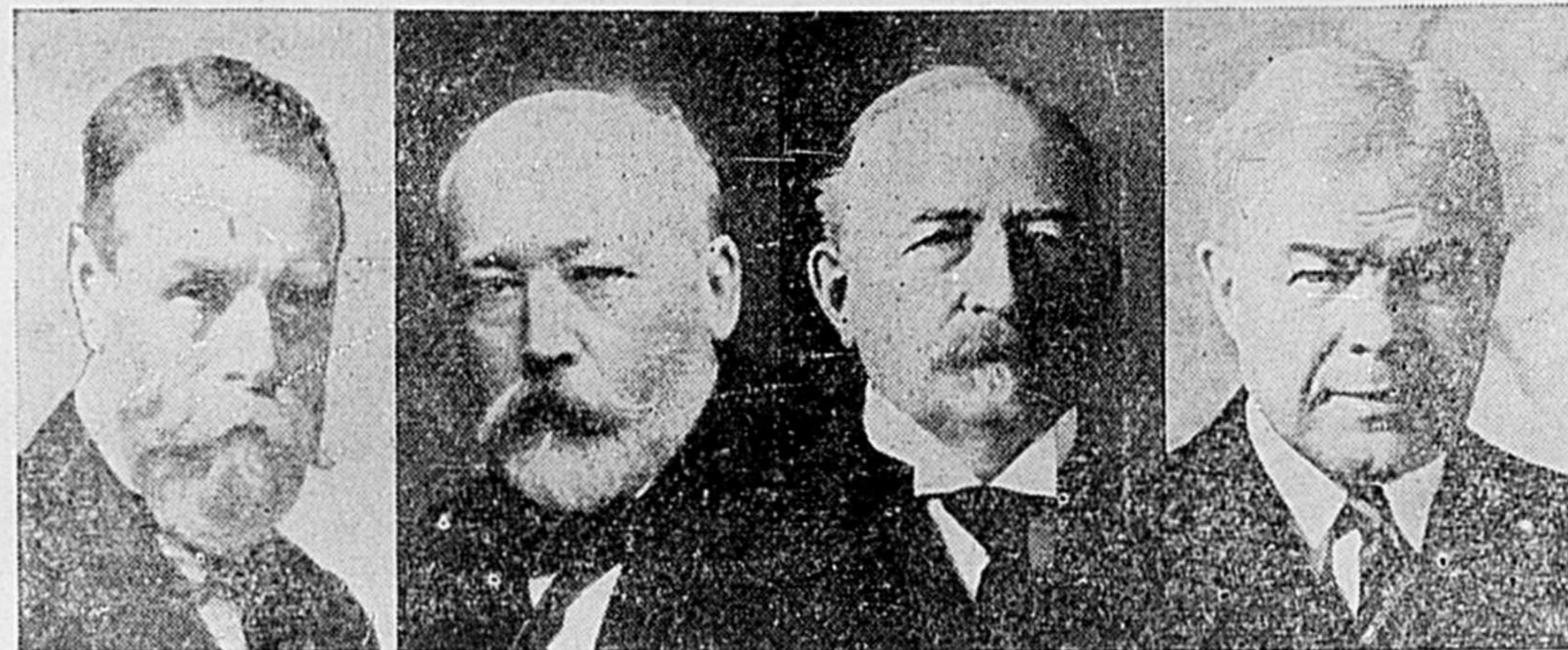
En ces temps de guerre que nous traversons, le Pacifique Canadien offre au pays sa plus entière collaboration. Durant la première guerre mondiale, de 1914 à 1918, la compagnie a joué un rôle vital dans le transport des troupes et du matériel de guerre sur terre et sur mer. Elle joue le même rôle actuellement, mais sur une plus grande échelle encore. De 1914 à 1918, 11,340 employés de la compagnie étaient sous les drapeaux; 1,116 ont été tués et 2,105 blessés. Des membres du personnel de la compagnie travaillent encore pour la patrie sur tous les fronts de la guerre. On utilise encore les bateaux de la compagnie; on utilise encore les avions de la compagnie; on utilise encore les avions de la compagnie; on utilise encore les avions de la compagnie.

L'histoire du Pacifique Canadien n'arrive pas à sa fin. L'action de ses premières soixante années d'existence ne constitue en quelque sorte qu'une préparation pour le rôle qu'il est appelé à jouer dans l'avenir du Canada. Des hommes de trois générations ont déjà fait leur part dans l'oeuvre de l'Empire sous la direction des quatre présidents du Pacifique Canadien suivants: Lord Mount Stephen, sir William Van Horne, lord Shaughnessy et, actuellement, sir Edward Beatty. D'autres générations continueront cette tradition de loyauté envers la nation et ainsi se prolongera cette grande entreprise de transport qui a été créée par les Canadiens pour les Canadiens.

Epargne de vies et de l'argent

"Epargnons des vies, très bien, mais épargnons aussi notre argent pour collaborer pleinement à l'activité nationale de guerre", déclarait hier, le colonel Arthur Gaboury, administrateur des association de sécurité de la province, à une réunion du personnel de ces groupements qui comprennent une cinquantaine d'employés. Pour encourager leurs sala-

Les quatre présidents du Pacifique Canadien



Les quatre présidents du Pacifique Canadien (de gauche à droite): Lord Mount Stephen, Sir William Van Horne, Lord Shaughnessy et Sir Edward Beatty.

Quatre hommes remarquables, deux Américains, un Ecossais et un Canadien, ont guidé les destinées du chemin de fer Pacifique Canadien au cours des soixante années qui se sont écoulées depuis le jour où cette compagnie reçut sa chartre du gouvernement Macdonald, le 15 février, 1881, et fut organisée officiellement deux jours plus tard.

Lord Mount Stephen, l'organisateur; Sir William Van Horne, le constructeur; Lord Shaughnessy, le stabilisateur; et Sir Edward Beatty, le modernisateur, se sont succédé au fauteuil présidentiel. Ces hommes étaient tous doués d'une grande force de caractère et de l'amour de leur pays; chacun possédait les qualités et les idéaux qui servent le plus efficacement aux différentes périodes de leur terme d'office; chacun avait la volonté nécessaire pour faire face aux obstacles placés sur son chemin et les surmonter.

LORD MOUNT STEPHEN

George Stephen, qui toucha son premier salaire comme aide dans une ferme d'Ecossie et qui ensuite amassa une fortune par son travail ardu, devint le premier président du Pacifique Canadien et ceci pratiquement malgré lui. Il fut intéressé dans l'affaire par Sir John A. Macdonald, non pour les profits qu'il pourrait en tirer, mais surtout à cause du grand besoin national d'un chemin de fer et du bien qui pourrait en résulter pour l'Empire.

Ses biographes disent qu'il avait un coeur chaleureux et impulsif, une parole sobre, peut-être brusque quelquefois, mais toujours sincère. Il possédait un sens rigide de l'honneur et tenait toujours sa parole. Sa philosophie se résumait à ceci: "J'ai découvert jeune que si jamais j'accomplissais quelque chose dans la vie, ce serait grâce à ma persévérance. Je n'avais ni l'instruction ni les talents pour réussir sans travail et, heureusement, je le savais."

En 1833, il démissionnait comme président, sa santé ayant été ébranlée par le travail harassant de ses huit années à la tête du C.P.R. Ses services furent reconnus par la Couronne en 1836 lorsqu'il devint baronnet. En 1891, il fut élevé à la pairie avec le titre de baron Mount Stephen.

SIR WILLIAM VAN HORNE

Sir William Van Horne construisit le chemin de fer en 5 ans en se basant sur le principe "qu'il n'y a rien d'impossible". Dans son discours à la cérémonie de

l'enfoncement du dernier crampton, il prononça ces paroles de satisfaction: "Tout ce que je puis dire, c'est que le travail a été bien fait."

Né aux Etats-Unis de parents hollandais, il commença à travailler pour un chemin de fer à l'âge de 14 ans, et, à 29 ans, il était surintendant général du St. Louis Kansas City and Northern Railway. Il avait la réputation d'être un homme de vision et d'imagination, avec un sens d'organisation remarquable. Cette renommée lui valut d'être choisi pour diriger la construction du chemin de fer Pacifique Canadien. L'histoire nous dit de quelle façon il réussit.

Au cours des 11 années que Van Horne dirigea les destinées du C.P.R., les recettes brutes passèrent de \$13,195,000 à \$29,230,000; le millage des voies s'allongea de 5,074 à 7,982 milles. En 1888, la compagnie avait 15,000 employés touchant un salaire de \$7,000,000 et, onze ans plus tard, le nombre des employés atteignait 22,000, avec salaires annuels de \$10,000,000.

Les services rendus par Sir William Van Horne à son pays d'adoption furent reconnus par la reine Victoria, qui lui conféra en 1894, le titre de Chevalier Commandeur de St-Michel et St-George.

LORD SHAUGHNESSY

T. G. Shaughnessy, au commencement de sa carrière au Pacifique Canadien, remplissait les fonctions d'acheteur en chef. Les seuls facteurs considérés lorsqu'il achetait pour le C.P.R. étaient le prix, la qualité et la rapidité de livraison.

Pendant son terme à la présidence, de 1899 à 1918, les cinq événements principaux dont il fut témoin, furent: la colonisation et le développement des Prairies; l'inauguration d'un service océanique sur l'Atlantique; l'acquisition de hauts fourneaux et de mines dans la Colombie Britannique; la naissance, l'expansion et la fin du Canadian Northern Railway System; la grande Guerre et ses réactions désastreuses pour les chemins de fer canadiens.

Cet homme remarquable, malgré qu'il fut Américain de naissance, fit beaucoup plus que la plupart des Canadiens pour le développement du Dominion.

T. G. Shaughnessy fut créé Chevalier en 1901. En 1916, il était élevé à la pairie avec le titre de baron Shaughnessy.

SIR EDWARD BEATTY

Edward Wentworth Beatty fut le premier Canadien à prendre la

direction du chemin de fer Pacifique Canadien et lorsqu'il arriva à la présidence, le 10 octobre 1918, il n'était pas seulement le plus jeune président de chemin de fer au monde, mais aussi le président de la plus grande organisation de transport appartenant à des particuliers. Il n'avait pas 40 ans.

Depuis 22 ans qu'il occupe ce poste, il s'est révélé un grand homme de chemin de fer. Ses qualités de bon citoyen et son énorme capacité de travail se traduisent par une volonté ferme de servir son pays par tous les moyens. Il remplit plusieurs postes importants dans nombre d'autres compagnies; il porte un intérêt constant aux choses de l'éducation et s'occupe activement des organisations qui ont pour but d'améliorer les conditions d'existence des Canadiens.

Sous sa direction, le Pacifique Canadien a fait de grands progrès dans le domaine ferroviaire. Il lui a fallu, toutefois, surmonter toutes sortes de difficultés causées par la grande Guerre et la plus grande dépression économique que le monde ait connue. Il améliorera le matériel roulant tout en accélérant les services. Pendant les 10 années qui se sont écoulées de 1918 à 1928, les placements de la compagnie dans des propriétés ferroviaires se sont accrues de quelque \$180,000,000, tandis que plus de \$60,000,000 étaient dépensés pour la construction de bateaux océaniques et côtières.

Sir Edward a été nommé représentant au Canada de la British Ministry of Shipping après la déclaration de la Guerre, en 1919, tandis que les officiers et employés du Pacifique Canadien contribuent à la victoire de plusieurs manières: dans leurs domaines respectifs. Presque tous les membres de la Compagnie sont sous le contrôle de la British Ministry of Shipping; les mines du chemin de fer remplissent des commandes de guerre et chacun s'efforce d'aider dans toute la mesure de ses moyens.

Plusieurs titres et décorations ont été décernés à Sir Edward Beatty en reconnaissance des services qu'il a rendus. Il a été fait Chevalier Grand Croix de l'Ordre de l'Empire Britannique (G.C.B.) en 1935; Bencher honoraire de Middle Temple en 1935; Chevalier de l'Ordre de l'Hôpital St-Jean de Jérusalem en 1934; Chevalier Commandeur première classe, de l'Ordre de St-Olaf, en 1924; etc.

COMMENT? TU, AS VU ÇA LIVRE LÀ CET APRÈS-MIDI?

NOUS DEVRONS CERTAINEMENT FAIRE UNE VISITE AJIM CE SOIR!

POURQUOI SORS-TU TOUS CES VERRES? TU N'ATTENDS PAS DE VISITE!

J'ATTENDS TOUJOURS DE LA VISITE CHAQUE FOIS QUE JE ME FAIS LIVRER UNE CAISSE DE BOSWELL!

"C'est toujours la même chose"

BIÈRES et PORTER BOSWELL

Jean sont les organismes dont le personnel ont ainsi promis d'appuyer l'effort de guerre canadien. L'administrateur estime que de cette façon une somme substantielle sera versée mensuellement à la caisse de guerre du Dominion.

J.-Claude Guillemette
— AVOCAT —
101, de Rue Shawinigan Tél. 34

Des Montagnes
Préviens les dangers d'un mauvais rhume, contre TOUX, RHUME, MAUX DE GORGE, BRONCHITES
857, rue St-Maurice, Montréal
Tél. 152 GRANDMÈRE.

REGARDEZ! - C'EST COLOSSAL!

MAIS PAS AUSSI COLOSSAL QUE LA VALEUR BRANVIN

SEULEMENT **175** FLACON D'UN GALLON

• Marqué aux prix des vins ordinaires, le Vin Branvin, Rouge ou Blanc, satisfait par sa qualité supérieure, la richesse et le moelleux de sa saveur; caractéristiques qui en font le meilleur vin à acheter.

JORDAN WINES (Québec) LTD., Montréal, Qué.
Produisant aussi les fameux Port et Sherry "Challenge"

LA MEILLEURE VALEUR EN VIN AU CANADA DE JORDAN

BRANVIN

Hommage à DeGaulle par le Cardinal Hinsley

Le mois dernier, à l'hôtel Grosvenor de Londres, un déjeuner était donné en l'honneur du général de Gaulle. Le président de cette fête était Son Eminence le cardinal Hinsley, primat catholique d'Angleterre, qui prononça l'allocution suivante: "Nous sommes réunis aujourd'hui pour rendre hommage à la France et à l'un de ses fils les plus illustres, le général de Gaulle. En lui, nous rendons hommage à l'homme, au soldat et au chef; à l'homme qui, aux heures les plus sombres, a conservé son espoir dans l'avenir de la France. Il resta debout lorsque les autres cédèrent. Il continua de faire flotter le glorieux drapeau de France après que d'autres eurent abandonné la lutte pour la liberté. Aujourd'hui son courage est un exemple pour la France et pour tous ceux qui aiment la France et veulent que ses fils soient libres. Nous saluons en lui un soldat qui a vu loin, qui a prédit la stratégie de l'avenir, il nous a mis en garde contre l'influence des engins mécanisés dans la guerre actuelle.

"Nous saluons en lui un chef de son peuple. Durant les jours sombres d'il y a six mois, ce peuple avait besoin d'un chef clairvoyant pour convaincre les siens et l'étranger que tout n'était pas perdu et qu'avec l'aide de Dieu, on pourrait gagner cette guerre, si grave que fût la situation présente. Ce chef, ce grand chef chrétien, trouva son inspiration dans le glorieux passé chrétien de son pays. Il demanda à ses compatriotes de se rallier autour de la Croix de Lorraine, cette croix bien haute et bien droite qui sera debout lorsque la swastika tordue aura été terrassée dans la poussière. La bannière de Jeanne d'Arc flottera un jour triomphalement sur la colline de Montmartre.

"Notre pays rend hommage à un brave. Six mois se sont écoulés depuis qu'il a pris sa décision. Le temps a fait plus que justifier celle-ci. La France d'aujourd'hui n'est plus la France d'il y a six mois. L'espoir a remplacé le profond désespoir. L'armée française combat encore, en Afrique et de par le monde. Dans le général de Gaulle, l'homme, le soldat et le chef ont bien mérité de la patrie.

"L'importance des relations anglo-françaises n'a jamais été plus grande qu'aujourd'hui. Nous devons faire toute en notre pouvoir pour maintenir et resserrer ces liens d'amitié; tout obstacle doit être enlevé et toute explication jugée nécessaire doit être donnée pour atteindre ce but. Nous devons voir par-delà le présent. Nos yeux doivent se tourner vers l'avenir.

"Par la grâce de Dieu, notre victoire chèrement gagnée contre la tyrannie ouvrira la voie vers une collaboration bienveillante et une amitié durable entre nos deux pays durant les années de paix qui s'en viennent."

Voici la réponse du général de Gaulle:

"Pendant que l'Empire britannique, à son tour, supporte avec héroïsme le fardeau presque entier de ce conflit gigantesque, la France libre permet à tous les Français qui le peuvent et qui le veulent de se battre à ses côtés jusqu'à la mort ou à la victoire. La France libre conserve chez le peuple français un esprit de loyauté envers nos Alliés et c'est cette loyauté seule qui empêche aujourd'hui l'ennemi de faire servir à ses fins le peuple qu'il tient en servitude, cette loyauté seule qui permettra demain de reconstruire l'Europe sur les bases du droit et de la liberté.

"Les Français libres ont pris grand soin de ne pas usurper de pouvoirs. Ils ont déclaré que la France, et la France seule, déciderait, lorsqu'elle serait capable de le faire librement, quels seraient son régime de gouvernement et ses institutions. Dès qu'un gouvernement régulier, indépendant de l'ennemi, et qu'une véritable représentation nationale existeront en France, les Français libres ont la ferme intention de se soumettre à ces pouvoirs légitimes. Les Français libres, enfin, ont chassé de leur esprit l'illusion que la victoire est proche, que la victoire sera facile."

Petit courrier d'Europe

FRANCE

Prisonniers dans 60 camps... Paris. — L'occupation allemande a été établie en France soixante camps de prisonniers de guerre. Ces camps, d'après les derniers rapports officiels, sont établis à St-Omer, Tourcoing, Lille, Mazingarbe, Doullens, dans le nord; à Cambrai, Péronne, LaFère, Charleville, Laon et St-Michel, au nord-est; à Compiègne, St-Denis, Drancy, LaCelle St-Cloud, Clamons-sur-Marne, Melun, Chartres, Troyes, dans la région de Paris; à Rouen, Caen, Evreux, St-Lô, ALENÇON, en Normandie; à Quimper, St-Brieuc, Rennes, Hennebont, en Bretagne; à Metz, Sa-

arbourg, Toul, Strasbourg, Lunéville, Mirecourt, Epinal et Mulhouse, en Alsace et Lorraine; à Mayenne, Le Mans, Orléans, Pithiviers, Montargis, St-Florentin, au sud de Paris; à Langres, Verdun, Vesoul, Belfort, Dijon-Longvic, Besançon, et Fourchambault à l'est; à Châteaubriant, Savenay et La Roche sur Yon en Vendée; à Sanmur et Amboise sur la Loire; à Airvaux et Poitiers au Poitou; à Angoulême et enfin au camp de Souge et à Peyrehorade dans les Landes. Toutes ces villes sont situées en France occupée.

Zone surveillée...

Clermont-Ferrand — Les Allemands disent: "la zone sur-

veillée" pour désigner ce qu'on appelle à l'extérieur la France occupée ou la France de Vichy. Ce mot qui exprime toute la convoitise nazie sur la partie du territoire de la France métropolitaine qu'ils se sont engagés par l'armistice du 22 juin à respecter intégralement vient d'être révélé dans une lettre qu'un Français écrivit récemment aux postes WRUL et WRU W dont certaines émissions françaises sont entendues outre-mer. Cette lettre a été reproduite dans *Le Travailleur*, de Worcester, Mass.

GRANDE-BRETAGNE

Faut-il punir les Allemands?...
Londres. — L'opinion publique de Grande-Bretagne est partagée sur la façon de punir les Allemands pour les dévastations, les déprédations et les cruautés dont ils se sont rendus coupables en voulant imprimer partout la terreur à l'aide de leur machine de guerre. Les sondages Gallup rapportent que sur la question: "Qui considérez-vous comme notre ennemi, le peuple allemand ou le gouvernement allemand?" 52 pour cent des Anglais ont répondu: "Le peuple allemand", et 48 pour cent: "Le gouvernement allemand."

A l'autre question: "Si nous gagnons la guerre, devrions-nous imposer à l'Allemagne des conditions plus sévères que celles de la fin de la dernière guerre?" 68 pour cent des Anglais ont répondu: "Plus sévères", 17 pour cent ont opiné pour des conditions moins sévères et 15

pour cent n'ont su que répondre.

POLOGNE

Ostwall...
Dantzig. — Des rapports parvenus de cette ville en territoire neutre indiquent que les Allemands sont à construire en Pologne une ligne Siegfried contre les Soviets. Les fortifications s'étendent déjà de Memel jusqu'à la rivière Bug avec prolongement projeté jusqu'au Dnieper. La ligne Siegfried sur le Rhin s'appelait aussi le Westwall. Celle de Pologne s'appellera le Ostwall.

ALLEMAGNE

La ration scientifique...
Berlin. — La distribution des cartes de rationnement en Allemagne s'est effectuée de façon fort scientifique sous le contrôle de l'Institut de Physiologie dirigé par les professeurs Trendelenburg et Stepp qui font autorité en diététique. On sait que la chimie joue un grand rôle dans la préparation des aliments là-bas.

HOLLANDE

Pour remplacer Londres...
Rotterdam. — Un projet hanté les Nazis. Celui de substituer Rotterdam à Londres comme centre du commerce de transit pour tout le continent européen. Cette histoire circule actuellement dans divers journaux sud-américains alimentés par la propagande nazie. L'autorité du Troisième Reich prétend que Londres a été trop avarié par les bombes pour reprendre à la signature de la paix le grand rôle

HOMMAGE À MARIE

Marie est la "voix au sourire". Marie est cette personne compétente généralement connue comme la téléphoniste. Comme téléphoniste elle est renseignée sur l'outillage téléphonique — elle sait comment il faut s'en servir et le mettre en oeuvre.

Mais Marie est mieux connue pour sa personnalité — pour son sang-froid dans les circonstances graves — pour les exploits qu'elle a accomplis nombre de fois, ignorant le danger, n'ayant en vue qu'un seul objet — maintenir l'excellence du service téléphonique.

Nous rendons un hommage respectueux à Marie et à toutes les jeunes filles qui travaillent avec elle. Son attachement à sa besogne établit la mesure du service public. Douce de tact, patiente et courtoise, Marie est l'intermédiaire par lequel notre compagnie et ses clients sont toujours en relations. Elle joue un rôle important dans l'effort de guerre du Canada.

En service actif
durant ces heures de crise

LE PREMIER MINISTRE DU CANADA.

le qu'il jouait dans les transactions internationales. Rotterdam comme Londres figure cependant parmi les grandes villes européennes qui ont le plus souffert de la guerre aérienne. Les autres sont Varsovie, Birmingham, Brême et Hambourg.

YOUGOSLAVIE

Infiltration...
Belgrade. — La Radio alle-

mande qui vient justement de terminer la construction d'un puissant poste émetteur à Slopié, entreprend l'érection de deux autres postes à Belgrade et à Zagreb.

M. Patrick Gagnon, de Québec a passé une semaine de vacances à Grand'Mère, chez des parents.

Mme A. E. Lampron est allée

aux Trois-Rivières ces jours derniers

CESSER GRATTER Soulage vite la DEVOUS *Soulage vite la Démangeaison*

Pour soulager rapidement les démangeaisons causées par les boutons, eczéma, pied d'athlète, psoriasis, et autres affections cutanées provenant de causes externes, appliquez la Prescription liquide, rafraîchissante, antiprurigineuse D.D.D. Non grasseuse, non tachante. Calme l'irritation et fait cesser promptement la démangeaison même la plus intense. Une bouteille d'un dollar vous convaincra, ou argent rendu. Demandez aujourd'hui même à votre pharmacien la PRESCRIPTION D.D.D.

Quand on représente aux gens du Québec que le contingentement du papier-journal devrait être étendu au moulin de la Baie Comeau, ils ont droit de réclamer

LA VÉRITÉ - TOUTE LA VÉRITÉ ET RIEN QUE LA VÉRITÉ.

★ Neuf fabricants de papier-journal ont demandé au Gouvernement de la province de Québec d'abolir ce qu'on a appelé les "exemptions" au plan de contingentement. Ils ont commencé, à cette fin, une vaste campagne de publicité. Nombre d'affirmations et d'avancés qui ne sont pas conformes à la vérité ont été faits. Il importe que cette question du contingentement soit bien comprise de tout le monde. C'est pour ces raisons que la QUEBEC NORTH SHORE PAPER COMPANY, tant pour elle-même que pour l'ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED, expose ce qui suit:

LES FAITS

- 1. Le contingentement n'est pas une loi**—Les fabricants-vendeurs, en employant souvent le mot "exemption" créent l'impression que le contingentement est une loi à laquelle la QUEBEC NORTH SHORE PAPER COMPANY n'est pas soumise. Tel n'est pas le cas. Le contingentement est un plan qui a été proposé par les fabricants-vendeurs pour régler leur problème de vente. Le Gouvernement de Québec a approuvé le plan mais ne lui a jamais donné force de loi.
- 2. La vraie raison du contingentement**—Les fabricants-vendeurs veulent nous faire croire que la principale, sinon la seule raison du contingentement consiste à "augmenter la main-d'oeuvre et maintenir les rôles de paye aussi également et équitablement que possible". Le Gouvernement et peut-être aussi les auteurs du plan de contingentement espéraient que c'était un pas dans cette direction. Cependant, ce qui intéressait surtout les fabricants de papier-journal qui opèrent tous des moulins dépendant des conditions du marché pour la vente du papier-journal c'était:
 - (a) la régularisation de la production totale par rapport à la demande du marché;
 - (b) la distribution du tonnage parmi les moulins sur la base de leur capacité de production dans le but
 - (c) d'éliminer un avilissement ruineux de prix.
- 3. Ce qui a causé l'avilissement ruineux du prix du papier-journal** a été, sans contredit, la surexpansion effrénée des moulins commerciaux de 1920 à 1930. Durant cette période, ces moulins ont installé 86 nouvelles machines comparativement à une nouvelle machine installée par l'ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED, à Thorold.
- 4. Les moulins non commerciaux: un facteur de stabilisation**—Nous ne sommes pas des fabricants commerciaux de papier-journal. Nous manufacturons seulement le papier-journal nécessaire à nos journaux. Nous n'avons jamais vendu une seule tonne en compétition avec les fabricants-vendeurs. Nous n'avons, par conséquent, rien fait pour causer ou augmenter le chômage dans les moulins de papier. Tout au contraire, les propriétaires de nos journaux ont fait beaucoup pour y remédier. Ils ont réussi, grâce à leurs ressources, à augmenter la circulation de leurs journaux, et ils ont pourvu les moulins commerciaux d'un marché annuel de 101,000 tonnes pour les seize dernières années, ce qui ne serait pas arrivé s'il en avait été autrement.
- 5. L'industrie du papier-journal doit-elle se réglementer elle-même ou subir une intervention extérieure?**—Les discussions qui ont donné lieu au contingentement ont commencé de bonne heure en 1936 quand les Gouvernements de Québec et d'Ontario ont avisé les fabricants commerciaux qu'ils devaient "mettre leur maison en ordre"; ce qui voulait dire qu'ils devaient coopérer ensemble pour se réglementer ou se voir forcés de subir la réglementation gouvernementale. Ils ont choisi le premier moyen.
- 6. L'ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED n'est pas un moulin commercial**—L'ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED a toujours été reconnue par les fabricants-vendeurs et par les Gouvernements des provinces de Québec et d'Ontario comme appartenant à une classe de moulins non commerciale. Les fabricants-vendeurs ont reconnu, sans discussion, durant plusieurs années, que cette compagnie n'a jamais mis de papier-journal en vente sur le marché, n'a jamais soumis de liste de prix et n'a jamais fait compétition avec eux pour obtenir des commandes. Cette compagnie, par conséquent, n'a rien eu à faire au marasme de l'industrie. Le plan de contingentement des fabricants-vendeurs, tel qu'élaboré, n'a jamais compris l'entreprise de cette compagnie. Ce n'est que récemment que les fabricants-vendeurs ont pensé à étendre ce plan à l'ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED, quoique cette dernière ne fabrique du papier-journal que pour les besoins de ses propriétaires.
- 7. Les gouvernements peuvent légiférer mais ils tiennent leur parole**—Le Gouvernement de Québec savait que le projet de contingentement était en marche quand il nous a requis, en vertu d'un contrat passé en 1923—dont l'exécution avait été retardée à trois reprises—de procéder à la construction de notre moulin, à la Baie Comeau.

- 8. Ce que le travail gagnerait**—Si le moulin de la Baie Comeau était forcé de se soumettre au contingentement, les avantages que les ouvriers travaillant dans les moulins commerciaux recevraient insignifiants. La production annuelle des moulins de la Baie Comeau est de 115,000 tonnes par année. Si l'industrie du papier travaillait à 75% de sa capacité, la Baie Comeau devrait abandonner, au profit des fabricants-vendeurs, un tonnage de 28,750 tonnes. En supposant que chacun des autres moulins eût une part égale dans le partage de ce tonnage, chacun accroîtrait sa production annuelle de 1.13% seulement. Ceci augmenterait les salaires de l'ouvrier d'un moulin commercial d'un peu plus de 0.05% par jour de travail. Si le patron décidait d'accélérer la vitesse de ses machines à papier—chose sûrement faisable—de 1.13% (à peu près 10 pieds à la minute) l'ouvrier ne retirerait aucun profit quelconque.
- 9. Ce que les ouvriers perdrait**—On ne doit pas oublier que si nos propriétaires de journaux étaient obligés de réduire de 25% la production de l'usine de la Baie Comeau, non seulement ils ne seraient pas obligés d'employer autant de papier qu'ils en consomment maintenant, mais ils ne seraient pas obligés non plus d'acheter tout leur papier dans la province de Québec. Qu'arriverait-il à l'ouvrier du Québec si ceux-ci réduisaient leur consommation ou achetaient leur papier à Terre-Neuve ou dans d'autres provinces où les fabricants ne sont pas liés par le contingentement?
- 10. Comment les fabricants non commerciaux sont traités dans les autres industries**—Dans l'industrie du charbon mou, dans les États-Unis, quelque chose de semblable au contingentement du papier-journal est en vigueur. Toutefois, aux États-Unis, le contingentement du charbon a force de loi, ce qui n'est pas le cas dans le contingentement du papier-journal. Remarquons qu'en vertu de cette loi, les sociétés filiales de production de charbon détenues en toute propriété, qui ne vendent pas au commerce, mais ne cèdent leur produit qu'à leur compagnie-mère (acier ou chemin de fer) n'ont pas été obligées de se soumettre aux stipulations de cette loi.
- 11. L'attitude du travail organisé à l'égard du contingentement**—La suggestion des fabricants-vendeurs d'étendre le contingentement à la QUEBEC NORTH SHORE PAPER COMPANY est considérée comme injuste par le travail organisé. Voici l'attitude prise par les présidents de la FRATERNITÉ INTERNATIONALE DES PAPIETIERS et de la FRATERNITÉ INTERNATIONALE DES OUVRIERS EN PÂTE AU SULFITE ET PAPIER: "Nous croyons que le contingentement est capable d'améliorer les conditions de la main-d'oeuvre, néanmoins nous considérons qu'il serait injuste de traiter votre Compagnie comme les compagnies commerciales. Voilà plus de vingt-cinq ans que votre Compagnie fournit de l'emploi sans interruption, paye des gages raisonnables et impose des conditions de travail aussi bonnes ou meilleures que celles des autres compagnies. Nous estimons que les meilleurs intérêts du travail et du public seront bien servis, si l'on continue d'admettre que les usines de Thorold et de la Baie Comeau ne sont pas commerciales, et qu'elles ne devraient pas être assujetties au contingentement."
- 12. Ce que dit le fabricant-vendeur bien pensant**—Lorsqu'il a rendu témoignage devant la Commission Royale qui enquête sur les affaires de l'ABITIBI POWER & PAPER COMPANY, M. G. T. Clarkson, liquidateur et gérant de la Compagnie a parlé comme suit: "J'ai toujours pensé que si les gens de la TRIBUNE étaient venus s'établir ici et construire un moulin dans le but de souffrir uniquement à leurs propres besoins, sans envahir le champ commercial, il ne devait pas être soumis au contingentement aussi longtemps qu'ils ne vendraient pas commercialement". Ceci est l'opinion bien pesée du chef de l'une des plus grandes compagnies fabriquant du papier-journal au Canada.

Si vous êtes intéressé à lire avec plus de détails l'histoire du contingentement et des faits qui l'ont engendré, vous êtes invité à demander par écrit une copie de notre brochure illustrée, intitulée "La Ville de la Baie Comeau... Son histoire, et sa situation actuelle". Elle vous sera envoyée gratuitement et nous assumerons de plus les frais de poste de votre lettre.

QUEBEC NORTH SHORE PAPER COMPANY

Filiale entièrement contrôlée par

THE ONTARIO PAPER COMPANY, LIMITED

680, RUE SHEPBROOKE OUEST,

MONTREAL.

CANADIEN NATIONAL Excursions

ALLER ET RETOUR DE SHAWINIGAN A

CHICOUTIMI \$5.50

Hervey 70c Jonquières \$5.25

DEPART: 9.25 hrs p.m. (H.S.)
VENDREDI ET SAMEDI 28 FEV. - 1 MARS
RETOUR jusqu'au LUNDI 3 mars, excepté d'Hervey jusqu'au train du matin, mardi, 4 mars

Tarifs également réduits pour plusieurs autres endroits.
Voitures ord. Renseignements: SG. St-Arnaud, agent, Tél. 62

La Grippe GIN melchers
CROIX D'OR

PREVEZ-CASSEZ-
avec une bonne POCHE
NOUVELLE RECETTE
1 1/2 oz. Melchers
1 bouteille de 4 onces de
vin
Suffisamment de vin pour
7 oz. d'une bonne bière
à la manière de France

10 oz. 1.05
26 oz. 2.40
40 oz. 3.45

NOTRE FAVORI NATIONAL

PRODUIT DE MELCHERS DISTILLERIES LIMITED, MONTREAL & BERTHEVILLE

Lettre à Prosper

Mon cher Prosper,
Dimanche dernier, pendant la messe de la victoire, j'ai pensé à toi et à ta famille. Je me suis dit, tandis que je prie ici, eux aussi sont à genoux demandant au Seigneur de nous donner la force d'abattre la barbarie. En même temps que nous, dans tout le Canada, des milliers et des milliers de fidèles adressaient la même prière.

Cela m'a rappelé un souvenir de mon enfance: j'allais au catéchisme et on avait eu pour leçon la communion des Saints de l'Eglise universelle. Comme je n'avais pas très bien compris, j'avais demandé à M. le curé de me l'expliquer à nouveau et je me souviens qu'il me donna comme exemple que nous participons à toutes les prières des Saints comme s'ils étaient nos frères priant à côté de nous et il avait conclu en disant que si tous les

chrétiens se mettaient ensemble pour demander la même chose au bon Dieu, bien sûr qu'il ne pourrait pas résister. C'est bien l'impression que j'ai eue dimanche en pensant à tous les Canadiens qui assistèrent dans une même idée, avec une même ferveur, à la messe pour obtenir la victoire.

Mais le proverbe est toujours vrai: "Aide-toi et le Ciel t'aidera." Ce serait trop facile s'il n'y avait qu'à prier et attendre que le Bon Dieu fasse le reste. Je ne veux pas te refaire le sermon de notre curé qui a dit là-dessus des choses très justes, mais c'est surprenant de voir qu'il y a encore beaucoup de gens qui ne prennent pas une part assez active à la guerre. Peut-être ne savent-ils pas comment faire, ils ne savent pas, ou ne pensent pas, que pour gagner la guerre, il faut que chacun s'y mette.

L'autre jour, à la sortie de l'église, il y avait un groupe de cultivateurs d'ici qui parlaient du

sermon que venait de faire le curé. Je voyais bien qu'ils cherchaient ensemble comment eux, des gens de la campagne, pouvaient faire leur part, preuve que le sermon les faisait réfléchir. Quand on en est rendu à se demander comment on peut aider, on est bien préparé à rendre service.

N'étant pas cultivateur je n'avais pas de conseils à leur donner mais je leur ai dit: Nous venons de faire quelque chose que tous le monde peut faire, les grands, les petits, les jeunes, les vieux, les femmes comme les hommes, c'est de prier le Bon Dieu; ce que le Canada demande à chacun de nous c'est de bien faire ce qu'on a à faire, d'y mettre du cœur pour que le pays ait tout ce qu'il faut, des vivres pour les populations d'ici et celles de là-bas, des fourrages, du bois.

Même si cela nous coûte un sacrifice, il ne faut pas chercher à faire monter les prix plus que de raison, car si le prix des vivres augmente, les ouvriers auront besoin de salaires plus élevés, le prix des armements et tout ce dont on a besoin pour la guerre va augmenter et le gouvernement sera obligé de payer plus cher et par conséquent de demander plus d'argent au pays.

L'effort de guerre c'est cela que ça veut dire, mettre chacun du bon sens, ne pas penser rien qu'à soi et à son profit, se contraindre pour le bien de tous. Le gouvernement, de son côté, tu comprends, ne va pas laisser quelques-uns profiter de la générosité des autres, il a fait des lois pour empêcher les abus, ici ce n'est pas comme en Allemagne où les gens sont obligés de coûte que coûte à faire leur part ici on est libre et on est bien plus fort, parce qu'on est libre.

C'est surtout sur la coopération de chacun, coopération volontaire et même joyeuse, sans murmurer, sans rechigner, que le gouvernement doit pouvoir compter. On n'est pas capable de dire à chacun: toi ta part c'est de faire ceci, ou cela, mais si tous les Canadiens qui aiment leur pays, se disent on est en guerre, les ennemis ne nous ont pas encore attaqués chez nous, il faut les battre avant qu'ils en aient la chance, le vrai devoir patriotique apparaîtra tout seul à ceux qui ont le cœur bien placé.

C'est à peu près ce que j'ai dit à mes amis et quand on s'est séparé il y en a un qui m'a pris par la manche pour me dire: "Damase, si nos gas apprennent à aimer le Canada comme vous l'enseigniez, y a pas de soin que ce seront de vrais patriotes." Je lui ai répondu: "C'est tout ce qu'on attend de moi et je fais ma part de mon mieux."

Dans le fond, vois-tu, mon cher Prosper, c'est une question de bonne volonté et de bon sens et de cela je sais que tu n'en manques pas.

Bien à toi,
DAMASE.

Le président de la Ford constate qu'un grand nombre de Canadiennes ont le goût de la mécanique

Windsor, Ont. — Si le Canada venait à avoir besoin de femmes pour conduire les véhicules moteurs à la place des hommes, on serait agréablement surpris du grand nombre de Canadiennes qui ont le goût de la mécanique et qui se préparent activement à cette fin, advenant le cas où les nécessités de la guerre l'exigeraient. Voilà ce que déclarait en substance Wallace R. Campbell, président de la Ford Motor Company of Canada, Limited.

"L'an dernier, plus de 11,000 femmes se sont enrégistrées dans l'organisation dite "Service Auxiliaires des Femmes Automotobilistes" qui leur procure l'avantage de suivre un cours sur l'entretien et la conduite des véhicules-moteurs. Près de 10,000 de celles qui se sont inscrites ont complété avec succès leur formation dans ce domaine, dans les quelques 800 cours de ce genre organisés dans divers centres, de l'est à l'ouest du pays, nous dit M. Campbell.

Le "S. A. F. A. est sous le patronage de la compagnie Ford canadienne et de ses vendeurs autorisés. Le cours gratuit dure huit semaines, à raison d'une leçon par soirée, chaque semaine. Toute femme âgée de plus de 18 ans et qui possède un permis de conduire peut s'y inscrire. Ces cours se donnent dans un grand nombre de localités et les demandes d'inscription arrivent sans cesse.

"Lorsque nous avons décidé d'organiser ces cours, en mars dernier, nous nous attendions à ce que la chose intéressât quelques centaines de femmes, tout au plus. Mais aussitôt que notre projet fut connu, nous avons eu l'agréable surprise de constater qu'un nombre considérable de femmes étaient animées du désir d'augmenter leurs connaissances en mécanique. Les demandes d'inscription nous parvenaient par milliers et, à certains endroits, nous avons dû répéter la même leçon cinq soirs par semaine", d'ajouter M. Campbell.

"Nous traitons, dans ces cours des principes fondamentaux de la mécanique d'automobile et, de, d'une façon pratique. Les élèves doivent fournir beaucoup de travail et apporter une grande attention si elles veulent réussir. Nous remarquons que les femmes inscrites suivent les leçons très attentivement, tandis que le nombre de celles qui abandonnent leurs études avant la fin est négligeable," continua M. Campbell.

Des épreuves relatives à la conduite d'autos de camions et de tracteurs agricoles, ainsi que des examens écrits viennent couronner la série des leçons. Les élèves qui y ont réussi reçoivent un diplôme et une épingle-insigne.

"On m'apprend qu'un bon nombre de nos diplômées du "S. A. F. A." conduisent actuellement des voitures-ambulances au Canada et en Angleterre. Il me fait plaisir de constater qu'un certificat du "S. A. F. A." constitue une recommandation appréciée pour la femme qui désire faire partie du Service de Transport des femmes l'un des services bénévoles de la Croix-Rouge", de conclure M. Campbell.

Personnel

M. J. E. Prévost est allé aux Trois-Rivières ces jours derniers.

M. Gene Karst, représentant le Montreal Baseball Club, de Montréal, était de passage à nos bureaux ces jours derniers.

M. le Dr Adrien Descôteaux, de Montréal, et Mlle Marie DeLachevrotière, de Ville-Marie, Témiscamingue, en visite chez M. et Mme J. A. Frigon.

M. et Mme Lucien Gélinas et Mlle Béatrice Flageol étaient en visite, ces jours derniers, chez M. Majorique Flageol, à St-Boniface.

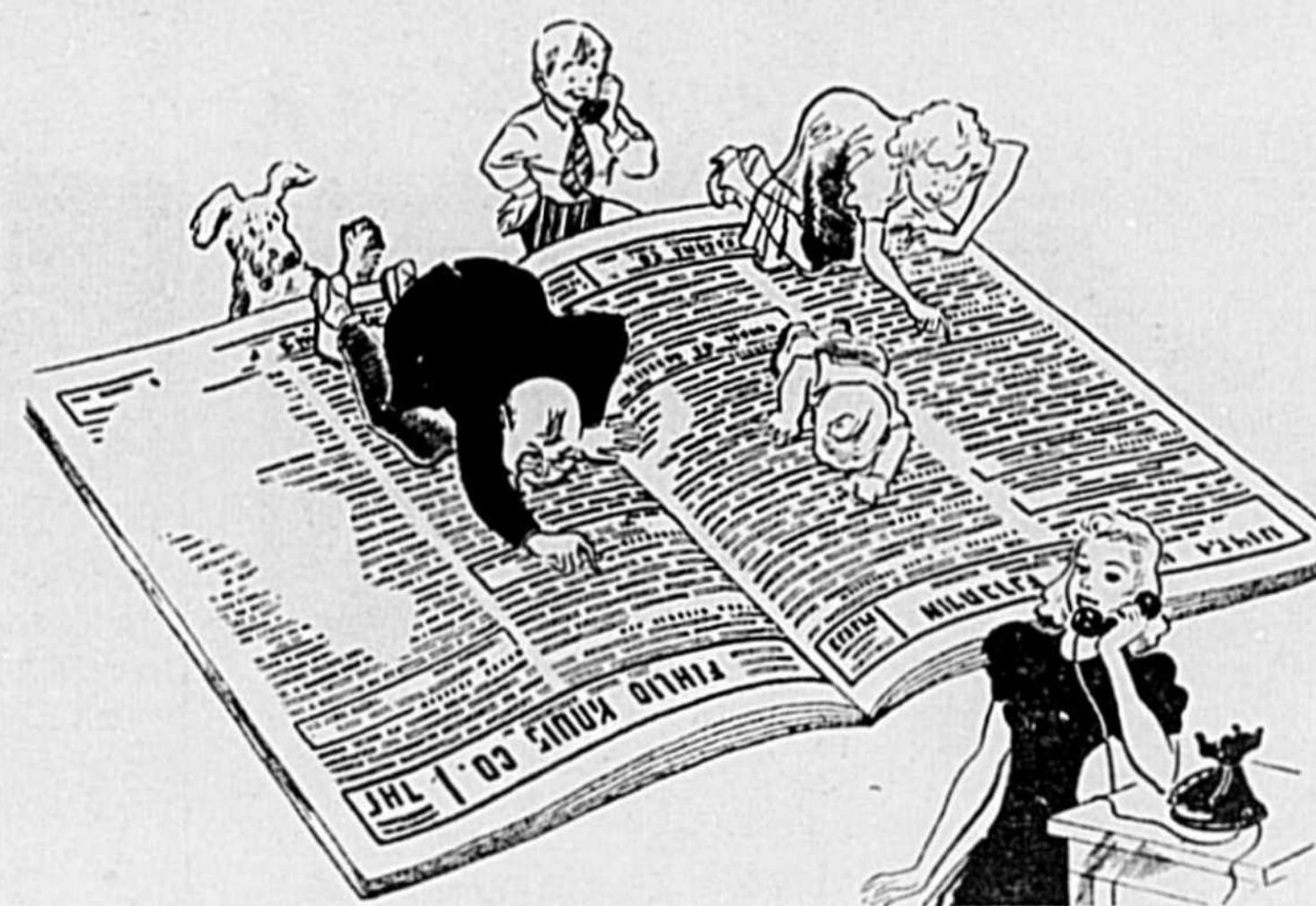
M. J. U. Courteau, agent local de la Compagnie Shawinigan Water and Power, est allé en voyage d'affaires à Montréal au début de la semaine.

M. Alfred Dion venant de Toronto, était de passage chez ses parents, M. et Mme Georges Dion, en route vers St-Jean, N. B.

Mlle Rita Duchesnay, de St-Narcisse, en promenade chez des amis à Shawinigan.

M. Gérard Garceau, en voyage d'affaires à La Tuque.

Mlle Bernadette Samson, de St-Boniface était récemment en



Assurez-vous que vous y figurez !

Un annuaire du téléphone, comprenant tous les nouveaux changements de numéros à Shawinigan Falls et à Grand'Mère, rendus nécessaires par la prochaine conversion au service à cadran, sera bientôt sous presse.

Vous avez encore le temps de vous assurer que votre inscription dans le nouvel annuaire est suffisante et complète. Si vous désirez apporter quelque changement ou addition à votre inscription actuelle, prière de communiquer avec notre bureau d'affaires pas plus tard que mercredi, le 5 mars. Passé cette date, les listes seront closes!

LE GERANT,
P. L. Poissant



visite chez M. Ovide Giguère.

Mlles Lucille et Monique St-Onge, de St-Boniface sont en visite che M. Hector Gélinas.

M. Edouard Fleury, avocat, qui a été assez sérieusement grippé est assez rétabli pour vaguer à ses affaires.

M. Florido Matteau, courtier, de Grand'Mère, était en notre ville ces jours derniers.

M. Polydore Beaulac, M. P. P., est retourné à Québec mardi.

M. F. X. Lamontagne, de La-Tuque, était de passage à Sha-

winigan mardi, en route pour Québec.

M. et Mme L. P. Carrier sont allés à La Tuque, dimanche.

MM. Roger DeBlois, de Québec, est en visite chez ses parents, M. et Mme Alex. Bureau.

M. J. U. Courteau est de retour d'un voyage à Montréal.

M. D. Mackenzie, de La Tuque était à Shawinigan ces jours derniers.

HOMMES ET FEMMES DEMANDES

"Aimeriez-vous partir un commerce indépendant dans un territoire exclusif? Vendez 200 nécessités domestiques garanties telles que épices, essences, produits culinaires, articles de toilette, THE, CAFE, AUCUN RISQUE. Trente jours d'essai GRATIS. Nous vous aidons à réaliser de gros profits. SANS OBLIGATIONS, écrivez: CIE JITO, 1435 Montcalm, Montréal.

Poulets à vendre

Les poulets Bray sont les favoris de tous ceux qui en ont acheté, d'année en année. Commandez maintenant et obtenez un meilleur marché. Poulettes, coqs et chapons, immédiatement livrés. Voyez J. P. PELLETIER 150, St-Marc, Shawinigan Falls.



LA DOUBLE PROTECTION?
Nos certificats la donnent. A toute la famille: au chef nous payons une rente viagère; à la veuve et aux orphelins, des annuités. Le tout garanti. Quel est votre âge? Vous allez connaître le montant de votre chèque de pension annuelle.

CAISSE NATIONALE D'ÉCONOMIE
YVAN ROY
Hôtel S.-Louis
Trois-Rivières
Tél. 2480



"N'oubliez pas de laisser notre cuisinier compter quelques points faciles!"



Pourquoi pas l'essayer? Juste un coup!"

"Y A PAS À DIRE,
MON VIEUX, LES TYPES
DE LA TABLE DU COIN
LA CONNAISSENT LA
MEILLEURE BIÈRE"

DOW LA BIÈRE DE BON GOÛT