

SECOURS D'URGENCE À LA JORDANIE

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp, annonce que le Canada accordera une subvention complémentaire spéciale de \$150,000 (can.) à l'Office de secours et de travaux des Nations Unies (UNRWA) pour les réfugiés de Palestine.

Cette contribution doit aider l'UNRWA à poursuivre son oeuvre vitale à un moment où sa situation financière est précaire et où l'on fait de plus en plus appel à ses services à la suite du conflit civil en Jordanie.

L'appui donné par le Canada à cet organisme s'élève à un total de \$1,350,000 pour 1970, la présente subvention venant s'ajouter au montant de \$1,200,000 que notre pays s'était engagé à verser à l'UNRWA pour l'année financière en cours.

Le Gouvernement canadien a également annoncé la semaine dernière un don de \$25,000 à la Croix-Rouge canadienne au titre des secours d'urgence aux victimes de la guerre civile en Jordanie.

VISITE DE SPÉCIALISTES YOUGOSLAVES

Huit administrateurs et spécialistes en génie de la Centrale yougoslave des Postes, Télégraphe et Téléphone (PTT) ont passé une semaine au Canada récemment pour y étudier le système téléphonique de l'Ontario et du Québec et visiter des fabricants d'équipement de communication dans ces deux provinces.

Le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce a invité la délégation au Canada afin d'aider la Yougoslavie dans la mise en oeuvre du programme de modernisation et d'expansion de son système téléphonique. Ce programme sera échelonné sur une période de sept ans et est subventionné en partie par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD).

Les visiteurs ont rencontré des représentants de l'industrie canadienne des communications à Ottawa, et par la suite, ont visité Montréal, Brockville, Toronto et Whitby. Ils se sont intéressés surtout au système de téléphones à cadran, à l'emploi de l'ordinateur pour l'enregistrement des appels et la facturation, de même qu'à l'équipement de centrales, de commutation et de transmission d'ondes radio-phoniques à hyperfréquence.

Des entretiens avaient été prévus à leur horaire avec le ministère des Communications, la *Northern Electric Company Limited*, les laboratoires *Northern Electric*, la *Northern Radio Manufacturing Co., Ltd.*, *RCA Limited*, *Automatic Electric (Canada) Ltd.*, *Lenkurt Electric Co. of Canada Ltd.*, la compagnie de téléphone Bell du Canada, *Collins Radio Co. of Canada Ltd.*, *Andrew Antenna Company Limited* et *Canadian Marconi Company*.

M. Ante Zmijarevic, sous-directeur général de PPT, était le chef de la délégation; les autres membres étaient: Milan Josimovic, spécialiste en génie,

PTT; Miroslav Popovic, dipl. ing., spécialiste en génie, équipement d'interrupteurs, PTT; Gojko Bubalo, directeur général, PTT de Belgrade; Mirko Radalt, directeur, PTT conjointe; Rijeka; Djore Damevski, directeur général, PTT conjointe macédonienne; Stjepan Jurekovic, directeur de PTT Enterprise, Zagreb; et Jovo Milisic, directeur de PTT Enterprise, Sarajevo.

LE 'BATEAU À PATINS': MONUMENT HISTORIQUE

Un monument fédéral unique en son genre a été dévoilé récemment à Cape Traverse pour commémorer le service de transport entre Cape Traverse (Île-du-Prince-Édouard) et Cap-Tourmente (Nouveau-Brunswick).

Reproduction à l'échelle, en pin et en chêne, d'un 'bateau à patins' du tournant du siècle, le monument mesure 19 pieds de long et plus de cinq pieds de large. Il est abrité par un mur portant la plaque commémorative et un toit protecteur. La reproduction est une copie de ce que l'on croit être le dernier "bateau à patins" utilisé pour le service de transport originel, et qui est maintenant exposé au parc historique national de Fort Amherst (Î.-P.-É.). Cette reproduction a été commandée par le Service des lieux historiques nationaux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Pendant 90 hivers, de 1827 à 1917, les petits bateaux de bois à patins, avec leur coque doublée de feuilles d'étain et leur double quille munie de patins de fer, ont transporté passagers et courrier sur les neuf milles, souvent semés d'embûches, du détroit de Northumberland.

HISTORIQUE

Jusqu'à la création, en 1916, du *Railway Ferry Service*, le *Cape Iceboat Service* était le moyen de transport hivernal le plus rapide, le plus sûr et souvent le seul entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

On tenta d'abord la traversée à travers les glaces avec un canoë en écorce de bouleau. En 1827, on assista aux premiers voyages dans un canot à fond plat équipé de patins, que l'on appela "le bateau à patins". Ces embarcations munies de voiles pouvaient être mues à la rame dans les chenaux dégagés, ou tirées sur la glace grâce à des patins. Un passager de première classe pouvait rester assis pendant la traversée, mais le voyage en seconde classe comportait la participation aux manoeuvres.

Les bateaux étaient exposés à des tempêtes subites, dont les passagers affrontaient les dangers, parfois au péril de leur vie. Cependant, même après l'apparition des vapeurs brise-glace à la fin du dix-neuvième siècle, les "bateaux à patins" furent conservés jusqu'en 1917 comme service d'appoint.