

je propose le renvoi de la suite du débat à une séance ultérieure.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à 1 heure.

Le Sénat reprend sa séance à 3 heures.

FUSILS-MITRAILLEURS BREN ET MUNITIONS

INTERPELLATION

L'honorable M. Reid formule l'interpellation suivante:

1. A-t-on signalé, au cours des six derniers mois, que des fusils-mitrailleurs Bren et des munitions avaient disparu des arsenaux au Canada ou qu'ils avaient été volés?

2. Dans le cas de l'affirmative, combien de ces fusils-mitrailleurs et quelle quantité de munitions ont disparu ou été volés?

3. Combien de fusils-mitrailleurs Bren et quelle quantité de munitions a-t-on recouverts parmi ceux qui avaient disparu ou avaient été volés?

4. Des veilleurs ou des gardiens de nuit sont-ils de service à tous les arsenaux ou magasins d'armes et de munitions? Sinon, pourquoi?

L'honorable M. Robertson: Voici les réponses à ces questions:

1. Pour les fusils-mitrailleurs Bren, oui; pour les munitions, non.

2. Fusils-mitrailleurs Bren—Le vol d'un fusil-mitrailleur (moins le bloc de culasse) a été signalé par le commandant de l'atelier d'infanterie, R.C.E.M.E., hangar n° 6, à Jericho-Nord, Vancouver, C.-B., le 2 juillet 1950. Munitions—Néant.

Pour des motifs de sûreté, on enlève les blocs de culasse de toute les armes portatives inactives, conformément aux instructions (Ordonnances de l'armée canadienne 255-7, en date du 24 mai 1948.

3. Fusils-mitrailleurs Bren—Néant. Munitions—non lieu.

4. Des gardiens de nuit sont postés à tous les dépôts de munitions. Les magasins d'armes ont des gardiens qui ne sont pas toujours de faction la nuit. Lorsque le gardien ne demeure pas sur les lieux, il est chargé de s'assurer que le bâtiment soit dûment fermé à clé avant de le quitter pour la nuit.

DISCOURS DU TRÔNE

ADRESSE EN RÉPONSE

L'honorable M. Horner (Suite): Honorables sénateurs, je n'ai pas eu tout à fait le temps avant le déjeuner de terminer mes observations au sujet de la question ferroviaire. Mon chef affirme que la grève est réglée. Je prétends, sans me croire tenu à des excuses, que toute cette question ouvrière n'est pas réglée du tout. Je voudrais bien qu'elle le fût. La grève du rail a permis à plusieurs

sénateurs, y compris moi-même, d'entreprendre leur premier voyage par avion à Ottawa. J'aimerais, sur ce point, féliciter l'hôtesse de bord et les autres membres du personnel de la courtoisie dont ils ont fait preuve et qui a rendu fort agréable ce voyage par air. L'agent qui m'avait vendu mon billet était au départ de l'avion à Saskatoon et il m'a dit: "Monsieur le sénateur, nous espérons que vous nous reviendrez." C'était sa façon de me rappeler qu'il me rendait un service en l'occurrence, et qu'à l'avenir je devrais me souvenir qu'on peut voyager par air.

En guise de contraste, je citerai un incident dont je fus témoin à bord d'un wagon-restaurant du National-Canadien. Le maître d'hôtel refusa de servir un repas à quatre jeunes gens qui avaient bonne tenue et de belles manières mais qui étaient en bras de chemise. Après que le maître d'hôtel eut donné ordre à ces jeunes gens de quitter le wagon-restaurant, je lui fis des reproches en observant qu'ils voyageaient peut-être sans veston et que, pour ma part, je n'avais aucune objection à ce qu'ils fussent servis au restaurant. Toutefois, le maître d'hôtel me répondit sur un ton coléreux et désagréable et ne voulut pas permettre à ces jeunes gens de revenir sur les lieux. Peu de temps après, un grand nombre de jeunes Américains voyageaient sur cette ligne ferroviaire d'Edmonton à Dawson-Creek. Bien heureux pour le maître d'hôtel si ces jeunes avaient une chemise au dos dans son wagon-restaurant. Il n'a rien osé dire toutefois.

Étant donné que je tiendrai peut-être à retourner chez moi par chemin de fer, ce que je pense des employés ferroviaires se rapproche assez de la boutade de Stephen Leacock à l'égard de l'enseignement mixte. Lorsqu'on lui demanda lequel des sexes était le plus intelligent, il répondit: "Que Dieu me soit en aide, je crois connaître la réponse." Je pourrais citer bien des exemples de manque de courtoisie chez les employés des chemins de fer, mais je crois que ce sont là les exceptions qui confirment la règle. Bon nombre de ces employés remplissent fidèlement leur devoir et s'occupent avec sollicitude du confort des voyageurs.

Vers l'époque où les sociétés d'autobus de Saskatoon aménageaient des gares terminus où les voyageurs pourraient passer directement du rebord du trottoir à l'autobus, les chemins de fer décidaient, de leur côté, en vue d'assurer la sécurité, d'aménager des salles d'attente souterraines. Notre collègue de Regina (l'honorable M. Wood) a mentionné un décès qu'on peut certainement attribuer aux escaliers dangereux dans les gares de chemins de fer. La mort du sénateur