

OCTROIS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER CANADIENS

Le tableau suivant fait voir quels ont été les octrois en terres accordés aux chemins de fer canadiens par le Dominion. Extrait du rapport annuel du ministre des Chemins de fer et des Canaux:

Nom de la compagnie.	Superficie en acres reçus.
Alberta Railway and Irrigation Co., (anciennement North West Coal and Navigation Co.)	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co.	1,888,448
Canadian Northern Railway Co., (d'un point sur le C.P.R. à la Baie d'Hudson)	2,624,128
Canadian Northern Railway Co., (anciennement Lake Manitoba Railway and Canal Co.)	798,400
Canadian Pacific Railway Co., Main Line	18,206,986
C.P.R., Pipestone Extension, Souris Branch	200,320
C.P.R., Souris Branch	1,408,704
Great North West Central Railway Co., (anciennement North West Central Railway Co.)	320,000
Manitoba and North Western Railway Co.	1,501,376
Manitoba South Western Colonization Railway Co.	1,396,800
Canadian Northern Railway Co., (anciennement Manitoba and South Eastern Railway Co.)	680,320
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co.	1,625,344
Saskatchewan and Western Railway Co.	98,880
Total	31,864,074

LES ENTREPOTS FRIGORIFIQUES AU CANADA OCCUPENT 26,958,411 PIEDS CUBES

Le rapport suivant pris dans le sommaire d'un exposé sur le sujet des facilités des entrepôts frigorifiques au Canada, fait par M. J. A. Ruddick, le commissaire de l'industrie laitière et d'entrepôts frigorifiques, département de l'Agriculture, devant le comité de l'agriculture et de la colonisation de la Chambre des Communes, est extrait de la livraison d'août de la "Gazette Agricole du Canada", publiée par le département de l'Agriculture:

Il devrait y avoir de grandes facilités pour le maniement des produits laitiers et les viandes dans les localités où ces articles sont produits. Les abattoirs de la campagne pourvoient à leurs propres facilités pour le refroidissement ou la réfrigération des viandes à mesure que les animaux sont abattus. Les plus grandes fromageries et beurrieres sont aussi assez bien équipées sous ce rapport. Il faut aussi de bons services de wagons-glacières avec un nombre suffisant de wagons du modèle convenable pour transporter les produits dans un bon état. Pour le commerce d'exportation des viandes, il faut aussi des entrepôts aux terminus où des wagons-glacières peuvent décharger leur fret à proximité des ports océaniques. Il nous faut aussi des espaces convenables pour des glacières à bord des navires si nous voulons le plein développement de notre commerce d'outre-mer dans les produits alimentaires périssables.

LES ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES.

Il y a environ 190 entrepôts frigorifiques au Canada. Tous ces entrepôts sont munis d'un mécanisme pour la réfrigération, à l'exception de quelques-uns où le système de réfrigération consiste dans l'emploi de la glace broyée et du sel. Si l'on excepte les plus petits entrepôts utilisés en rapport avec des magasins de détail, nous avons au Canada un total de 26,958,411 pieds cubes d'espace pour les glacières. Il y a aussi un nombre considérable d'entrepôts privés plus petits dont la capacité varie de 2,000 pieds cubes jusqu'à 20,000 pieds cubes. Ces entrepôts ont une capacité d'environ 758,000 pieds cubes d'espace formant un total de 27,717,211 pieds

cubes qui est disponible pour la mise en entrepôts frigorifiques des viandes, du poisson, des produits laitiers et des autres produits.

LES WAGONS GLACIÈRES.

Les différents chemins de fer au Canada ont un total de 4,459 wagons-glacières, distribué comme suit:

Chemins de fer.	Wagons ordinaires.	Wagons à réservoirs saumure.	Total
Pacifique-Canadien	504	1,951	2,455
Grand-Tronc	965	200	1,165
Grand-Tronc-Pacifique	39	195	234
National Canadien	*625
Total	4,459

*Modèle pas spécifié.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien a aussi 100 wagons équipés pour usage dans les convois-express.

Les entrepôts frigorifiques à Montréal, Qué., et à d'autres endroits répondent aux besoins dans une certaine mesure. Ils satisfont assez bien les exigences du commerce de produits laitiers excepté en ce qui concerne le maniement économique. Un grand entrepôt frigorifique que les commissaires du havre sont à

construire actuellement à Montréal, sera situé sur les quais, aura des voies qui seront reliées à tous les chemins de fer, et aura au moins une escale où des marchandises pourront être chargées directement.

L'emplacement est très central, étant à proximité du district actuel des produits. Des dispositions seront prises pour assurer le déchargement direct des wagons aux entrepôts et le chargement des entrepôts directement aux navires. Cet entrepôt aura une capacité totale de 2,000,000 pieds cubes et coûtera environ \$1,500,000.

LA RÉFRIGÉRATION OCÉANIQUE.

D'ici à ce que le service de transport outre-mer redevienne normal, il peut y avoir un manque d'espace à glacières pour les expéditions au delà de l'Atlantique. Avant la guerre, il y avait 45 navires munis de glacières partant des ports canadiens pour le Royaume-Uni et quatre à destination de l'Afrique-sud, avec une capacité totale de 1,072,476 pieds cubes. Il y avait aussi dix-huit steamers avec 800,000 pieds cubes d'espace refroidi, convenable pour le fromage, le bacon et les pommes. Les indices pour la saison courante sont qu'il y aura seulement vingt navires en service contre quarante-cinq allant vers le Royaume-Uni, et un contre quatre se rendant en Afrique-sud, avec une capacité totale de 375,212 pieds cubes d'espace réservée pour des glacières, ce qui est moins que la moitié de l'espace qui était disponible avant la guerre. Cette diminution d'espace est attribuée au coulage de navires par les sous-marins et à l'utilisation actuelle des navires transportant des accumulations considérables de viandes et de produits laitiers de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Le département de l'Agriculture entreprend par l'entremise de la branche de l'industrie laitière et des entrepôts frigorifiques, l'inspection des cargaisons refroidies à bord des océaniques partant du Canada. Ce service d'inspection existe depuis 1900. Un certain nombre d'inspecteurs sont en fonctions à Montréal pour surveiller le chargement des navires avec des produits périssables, principalement le genre de produits qui sont transportés dans des wagons-glacières. Des thermographes sont placés à différents endroits du navire où il y a des produits périssables. Ces instruments enregistrent automatiquement les variations de la température durant tout le temps du voyage. Lorsque le navire arrive à un port du Royaume-Uni, un autre inspecteur obtient les cartes et les thermographes et les renvoie à Montréal. Des copies des cartes peuvent être obtenues par toute personne intéressée dans les expéditions. La branche de l'industrie laitière et des entrepôts frigorifiques possède des rapports de presque toutes les expéditions qui ont été faites durant les vingt dernières années.

LES PRISES DES PÊCHERIES

Le département fait rapport que la valeur des prises dépasse 3 millions

La température a été favorable sur la côte de l'Atlantique durant le mois de juin, sauf aux points exposés aux vents du nord-est, qui à certains moments ont été assez violents pour gêner le travail des pêcheurs et endommager leur outillage. Les résultats n'ont cependant pas été aussi bons que ceux de l'an dernier. La morue, la merluche et le merlan ont donné 50,000 quintaux de moins que l'an dernier, les quantités étant 413,000 quintaux cette année contre 463,000 l'an dernier. La diminution est due surtout à une réduction des prises par la flotte de Lunenburg. Les prises de harengs ont aussi été, cette année, inférieures de 60,000 quintaux aux prises de l'an dernier. Les prises de sardines ont été de 16,170 barils, contre 21,625 barils l'an dernier.

La diminution est due sans aucun doute à une forte baisse des prix, et au manque d'encouragement à prendre du poisson qui en résulte. Les prises de maquereau ont été supérieures cette année de plus de 23,000 quintaux. Dans tout l'est canadien la pêche au saumon a été pauvre, inférieure de 50 pour 100 environ à l'an dernier. Par ailleurs les pêcheries de homard ont donné des résultats très satisfaisants, soit 90,000 quintaux, contre 86,000 quintaux durant le mois correspondant l'an dernier. Depuis le commencement de la saison d'empaquetage, le 1er mars 1919, 111,942 caisses ont été empaquetées. En dépit du fait que l'empaquetage a commencé deux mois et demi plus tôt que l'an dernier, l'empaquetage, à venir à la fin de juin, n'a pas dépassé 91,686 caisses.

Sur la côte du Pacifique, une température pluvieuse et quelque peu tempétueuse a nui à la pêche, avec la conséquence que les prises ont été quelque peu inférieures à celles de juin l'an dernier. La quantité de fétan apportée à terre a été de 11,707 quintaux, contre 26,289 quintaux l'an dernier. La diminution est due aux grèves et aux difficultés du transport, qui ont été cause que beaucoup de bateaux de pêche ont débarqué leurs prises à Ketchikan, Alaska.

La valeur totale du poisson de mer, aux lieux d'atterrissement, sur les deux côtes, a été de \$3,018,748, contre \$3,763,427 en juin l'an dernier, soit une diminution de \$744,679. La diminution en valeur n'est pas due entièrement à la diminution des prises. Les prix payés pour quelques-uns des principaux poissons ont été quelque peu inférieurs cette année; par exemple, le saumon s'est vendu \$11.26, contre \$11.69; la morue \$2.81 contre \$3.42; la merluche, \$1.78 contre \$2.76; le fétan, \$11.42, contre \$13.72 du quintal, et les sardines \$2 contre \$5 le baril. Extrait d'un rapport du département du Service Naval.

Prenez des timbres d'économie et économisez systématiquement.

Pour l'entraînement du soldat

Des arrangements ont été conclus entre la Commission de l'établissement des soldats et le département de l'Agriculture de l'Ontario, en vertu desquels les représentants agricoles aideront à placer des soldats-colons chez des cultivateurs pour y faire un stage d'entraînement et aussi en aidant dans la surveillance des colons après qu'ils se sont établis sur leurs fermes. Ces renseignements sont puisés dans l'édition de la Gazette du Travail, publiée par le département du Travail.

COMMENT LE CLIMAT AFFECTE LE POIDS DES GRAINS

Le tableau suivant fait voir l'influence du climat sur le poids des différentes sortes de grains produits à l'intérieur des terres comparé avec celui des grains produits sur les îles ou sur les côtes. Ce tableau est extrait de la "Gazette Agricole" publiée par le département de l'Agriculture:

Pays.	Poids moyen de 10,000 grains en grammes.				
	Blé.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Moyenne.
Russie	244	333	245	178	250
Etats-Unis	346	347	253	194	285
Allemagne	353	399	302	231	321
Danemark, Norvège, Suède	354	410	322	244	332
Angleterre, Hollande, Belgique	405	440	311	296	355
Italie, Espagne, France	468	465	329	295	389
Moyenne pour les climats continentaux	314	360	267	201
Moyenne pour les îles et les côtes	409	438	321	268