

## APPENDICE No 3

Q. Je suis convaincu que lorsque votre moissonneuse-lieuse était sur le marché, elle coûtait à cette époque \$160 ou \$175, mais l'ensemble des parties, par morceaux de réparation, coûterait plus de \$1,000.—R. Avez-vous fait le calcul?

Q. Non.—R. Quelqu'un l'a-t-il fait?

Q. Oui, on l'a fait.

*M. Caldwell:*

Q. Il est facile à faire. Prenez votre liste de prix au détail. Cela peut se calculer.

*Le président:*

Q. Cela signifierait que vous exigiez des prix assez élevés pour vos morceaux.—R. Je ne crois pas qu'un homme intelligent s'attende de pouvoir obtenir ces morceaux séparés pour le même prix.

Q. Ne faisons pas de malices. J'espère être intelligent—je ne sais—mais je ne m'attendais pas un instant à obtenir un morceau de réparation au même prix proportionnel que si j'achetais une nouvelle machine. Mais il me semble qu'il n'en devrait pas coûter huit ou neuf fois le prix.—R. Lorsque nous fabriquons une machine, nous en faisons une grande quantité, puis nous faisons des morceaux de réparation, de temps à autre. Nous les plaçons dans toutes nos succursales et dans presque toutes nos agences importantes.

Q. Vous en faites en grande quantité?—R. Oui, jusqu'à un certain point, mais nous ne les fabriquons pas de la même manière que les parties de machines. Nous ne les faisons pas tous ensemble et il faut construire un coffre spécial pour chaque morceau de réparation. On peut dire que ce n'est pas beaucoup, mais si l'on compte un coffre pour chaque partie et pour chacune de nos branches, si l'on tient compte des réparateurs nécessaires à toutes ces succursales, on trouvera que les frais occasionnés par ces morceaux de réparation sont très considérables.

*M. Caldwell:*

Q. Lorsque vous envoyez des morceaux à un cultivateur, il paye la messagerie ou le port?—R. Je ne parle pas de cela. Mais il y a la manutention des parties, à partir du coffre, l'emballage, etc. Cela prend le temps d'un homme.

Q. Ne peut-on pas acheter une automobile Ford par parties, assembler les morceaux et avoir une voiture coûtant un peu plus qu'une machine achetée au complet?—R. Non, je ne crois pas. Si vous le pouvez, je vais faire une comparaison entre une voiture Ford et une moissonneuse-lieuse. Si vous m'accordez un peu de temps, plus tard, je le ferai.

*Le président:*

Q. Vous ferez cela plus tard. Vous nous avez parlé de la matière première; dites-nous un mot de la main-d'œuvre.—R. Nous achetons 54 sortes d'acier, comme les angles, les gouttières, les carrés, les ronds, etc. Ces morceaux sont encore répartis en un grand nombre de grosseurs et de longueurs, et en un bon nombre de qualités spéciales qui ne servent pas couramment. Nous achetons divers articles dont l'ensemble se réparti en 122 catégories rangées par ordre alphabétique, depuis "asbestos" (amiante) jusqu'à "washer" (rondelle), et dans chaque catégorie il y a de trois à cinquante-cinq articles différents.

Cela indique le grand nombre des morceaux employés dans la fabrication des instruments aratoires vendus par la compagnie.

J'en arrive aux frais de main-d'œuvre qui ont aussi augmenté sensiblement depuis 1913. En 1913, dans notre industrie, le prix moyen par heure, était de 20 $\frac{1}{2}$ c. et il est aujourd'hui de 43 $\frac{1}{2}$ c. c'est-à-dire qu'il a augmenté de 113 p. 100. On peut voir ce que cela représente en dollars parce que si nous travaillions le même nombre d'heures cette année qu'en 1913, la somme versée en salaires en 1913 se trouverait augmentée de presque deux millions.

[M. Thomas Bradshaw.]