

PREMIERS NAVIRES DE LA NOUVELLE MARINE MARCHANDE DU CANADA

Le "Canadian Pioneer" et le "Canadian Voyageur" lancés à Montréal seront prêts pour le commerce d'exportation d'après-guerre du Dominion.

Les deux premiers navires de la marine marchande du gouvernement fédéral, le "Canadian Pioneer" et le "Canadian Voyageur", ont été lancés des chantiers de la Canadian Vickers à Montréal le 3 décembre par lady Borden, la femme du premier ministre.

Le "Pioneer", dont la quille a été mise en chantier le 18 juillet de cette année, jauge 8,100 tonnes poids mort. D'après les plans ce sera un navire à deux ponts; et il aura une vitesse de 11½ nœuds.

La quille du "Voyageur" a été mise en chantier en mars, et ce navire de 4,350 tonnes est prêt pour aller à la mer.

Au banquet qui suivit le lancement, l'hon. C. C. Ballantyne, ministre de la Marine et des Pêcheries, donna une idée du programme de construction navale du gouvernement en prononçant le discours suivant:

"Il me faut d'abord remercier lady Borden qui a généreusement consenti à lancer le "Canadian Pioneer", le premier navire de la marine marchande que le gouvernement fédéral est à faire construire actuellement.

"Je vous offre, à vous M. Lynch, et à la Canadian Vickers, Limited, mes sincères félicitations, ainsi que celles du Gouvernement, pour l'énergie et l'habileté que vous avez déployées afin de pouvoir lancer ce matin le premier navire de la marine marchande du gouvernement, le "Canadian Pioneer", de 8,100 tonnes poids mort, à double ponts, d'une vitesse de 11½ nœuds à la mer, et nous annoncer en même temps que le "Canadian Voyageur", de 4,350 tonnes, pourra dans quelques jours prendre la mer mu par ses propres machines.

CONSTRUCTION DIGNE DE LOUANGES.

"Cet exploit de la part de votre compagnie est digne de louanges, si nous considérons que la quille du "Canadian Pioneer", qui vient d'être lancé avec succès, n'a été mise en chantier que le 18 juillet dernier, que la quille du "Canadian Voyageur", qui sera en état de prendre la mer dans quelques jours, n'a été mise en chantier qu'en mars.

"C'est avec un grand plaisir que j'ai assisté au lancement de ces deux magnifiques navires ce matin; car cela me rappelle que lorsque j'étais commissaire du port de Montréal, de 1907 à 1912, avec mes anciens collègues G. W. Stephen et L. E. Geofrion, nous avions conclu une entente avec messieurs de la compagnie Vickers de Londres, Angleterre, par laquelle ils s'engageaient à établir une branche de leur commerce dans le port de Montréal, et ils ne construiraient pas seulement un magnifique chantier de construction navale, mais aussi une immense cale sèche flottante capable de lever un poids de 25,000 tonnes

"Mesdames et messieurs, vous apprendrez avec plaisir, j'en suis certain, que les trente acres de terrain qu'occupent les chantiers Vickers ont été tirées du lit du fleuve en le draguant.

"C'est donc avec plaisir ce matin que je constate le développement de la construction des navires en acier au Canada, non seulement dans les chantiers Vickers, mais dans seize autres chantiers qui construisent des navires pour le compte du gouvernement, de Prince-Rupert à Halifax.

"Il me fait plaisir de vous annoncer que le gouvernement fait construire en ce moment trente-neuf navires en acier:

Modèle propre à la navigation sur les lacs...	9
Modèle de 4,300 tonnes...	6
Modèle de 5,100 tonnes...	8
Modèle de 8,100 tonnes...	14
Modèle de 10,500 tonnes...	2

"J'ai toujours cru que les Canadiens étaient assez entreprenants et assez habiles pour construire des navires d'acier, et je suis évidemment très heureux et très fier de voir que nous réussissons si bien dans cette nouvelle entreprise; et j'espère qu'à mesure que nos constructeurs de navires d'acier acquerront de l'expérience et des connaissances qu'ils seront capables de faire une concurrence efficace aux autres pays qui sont engagés dans cette industrie depuis nombre d'années.

"Le Canada a besoin de navires, et c'est un besoin urgent.

"On calcule que le tonnage mondial a baissé de dix millions de tonnes depuis le début de la guerre par suite des pertes causées par les sous-marins.

"Il faut aussi tenir compte du fait que presque tous les navires qui sont en service aujourd'hui ont besoin de réparations, car pendant la guerre on en avait un trop grand besoin pour les laisser aller en cale sèche, et par suite de cet état de chose le nombre des navires en disponibilité est loin d'être ce qu'il devrait être.

"On ne peut pas construire ces navires trop rapidement pour satisfaire aux besoins du Canada, car il lui en faut un grand nombre pour l'Atlantique et le Pacifique, aussi bien que pour les Grands Lacs, afin de compléter son système de transportation et de coopérer avec le réseau du Transcontinental.

EXPLOITATION DES NAVIRES.

"J'ai déjà annoncé que les navires du gouvernement seraient sous le contrôle de M. D. B. Hanna et de son bureau de directeurs. On créera à cette fin une compagnie de navigation, dont toutes les actions seront détenues par le gouvernement, afin que le gouvernement et le peuple sachent quels sont les profits ou pertes que font ces navires. On a entièrement confié l'administration des chemins de fer de l'Etat à M. Hanna et à son bureau de direction, et on leur confiera également l'admini-

nistration de la marine marchande du Canada.

"La guerre est maintenant pratiquement terminée, et le Canada et son gouvernement ont à faire face aux gigantesques problèmes de la paix. Afin de maintenir notre commerce à son chiffre actuel et de remplacer les immenses sommes qui ont été dépensées au pays pour la fabrication des munitions, il faut que le Canada se lance résolument dans le commerce de l'exportation. Le gouvernement a ouvert une voie dans cette direction en faisant construire des navires. Maintenant il faut que les fabricants du Canada profitent de l'occasion et fassent tout en leur possible pour trouver des débouchés à leurs produits sur les marchés étrangers. Le Royaume-Uni, les Dominions d'outre-mer et nos alliés nous sont sympathiques et enclins plus que jamais à acheter des produits canadiens. J'espère que les fabricants et les hommes d'affaires du pays verront que l'occasion n'a jamais été aussi favorable de développer leur commerce à l'étranger. Le gouvernement est au courant de la situation, et actuellement il y a une Commission commerciale (Trade Commission) à Londres qui voit à ce que le Canada obtienne une juste part des commandes de matériaux de construction nécessaires à la restauration de la France et de la Belgique, et aussi sa part de l'immense quantité de produits de toute sorte dont auront besoin les pays qui ont été en guerre au cours des quatre dernières années, afin de refaire leurs approvisionnements.

"Avant de terminer, permettez-moi de dire un mot sur le rôle splendide de la marine marchande au cours de cette guerre. On ne l'a pas assez fait connaître.

HOMMAGE À LA MARINE.

"La marine marchande a joué un des rôles les plus importants et les plus nobles au cours de la guerre et a contribué largement à la grande victoire remportée par la Grande-Bretagne et ses alliés. Je désire profiter de cette occasion en ma qualité de ministre fédéral de la Marine, pour présenter mes hommages aux marins de la flotte marchande de l'Angleterre qui ont monté ses navires au cours de ces quatre terribles années de guerre, et qui avec tant de succès ont transporté des millions de soldats, d'immenses quantités de provisions et de munitions, et nous ont permis de battre complètement l'ennemi avec l'aide de nos alliés.

"Je considère donc que ce jour fera époque dans les annales du Canada, et c'est pour la première fois que le pavillon de la marine marchande du Canada flotte au vent; il flotte sur le "Canadian Pioneer" qu'on a lancé il y a quelques instants. Avec l'aide que le gouvernement a donné et son désir de faire tout ce qu'il pourra pour développer au pays un gros commerce d'exportation, j'espère que dans un avenir rapproché on verra le pavillon de la marine marchande du Canada dans tous les ports importants du monde, où il transportera les produits des mines, des champs, des forêts et des industries de notre pays, et rapportera les produits dont le Canada aura besoin. Tout cela se réalisera par la coopération des multiples intérêts du Canada.

LANCEMENT DU PREMIER NAVIRE CON- STRUIT SUR LES LACS.

Le premier navire construit sur les grands lacs en exécution du programme de construction maritime du gouvernement canadien, a été lancé avec succès et sans appareil le 21 décembre, par la Collingwood Shipbuilding Company, Limited. Le nom donné à ce navire par le ministre de la Marine est "Canadian Warrior". Le vaisseau a été construit et entièrement équipé pour le service océanique et se trouve au premier rang des navires de cette catégorie, d'après la classification de la British Corporation Survey. Les principales dimensions du paquebot sont: longueur totale, 260 pieds; largeur, 43 pieds; profondeur, 26 pieds; jaugeage, 3,750 tonnes.

OPPORTUNITÉ POUR LE COMMERCE CANA- DIEN DES BESTIAUX.

M. H. B. Thompson, président de la Commission des vivres du Canada, vient de publier un rapport touchant la situation en Europe quant aux troupeaux de bestiaux, et l'opportunité qui s'offre au Canada d'établir son industrie de l'élevage sur une base permanente. Dans ce rapport, il démontre que la diminution dans les troupeaux de bêtes à cornes, de moutons et de cochons, en tenant compte seulement des principaux pays d'où il a été possible d'obtenir des statistiques sûres, est près de 10 fois plus considérable que l'ensemble des troupeaux du Canada à l'heure actuelle. Et dans ce calcul, ni la Russie, ni l'Autriche-Hongrie, ni les Balkans ne figurent, parce qu'il a été impossible d'obtenir des statistiques satisfaisantes sur ces pays. Le déficit dans les pays qui figurent dans ces calculs dépasse 115,000,000 de têtes, tandis que, au recensement de 1911, les troupeaux du Canada ne comptaient en tout que 12,335,191 têtes.

"Pour se rendre compte de la grande opportunité qui s'offre au Canada, écrit M. Thompson, il suffit de réaliser la grande diminution dans le nombre des bestiaux causée par la guerre. Maintenant le continent américain est en plus chargé de la tâche de suppléer au besoin des neutres. Tous les pays sont en déficit, spécialement quant à leurs troupeaux de bestiaux. La Norvège, la Suède, le Danemark, la Hollande, les Balkans et nos ennemis vaincus, sont en pressant besoin des premières nécessités de l'existence. Il peut s'élever des objections de sentiment contre l'idée de nourrir les "Huns", mais ils viendront les derniers sur la liste, et si l'on veut envisager la situation d'un point de vue pratique on trouvera sans doute qu'il est de l'intérêt des alliés de maintenir l'ordre en Allemagne et en Autriche, afin qu'un gouvernement stable puisse s'y établir et que les conditions de paix imposées à la conférence puissent être remplies.

"La disette en Europe se fait surtout sentir relativement aux produits de l'industrie laitière, et il est impossible de prévoir combien il faudra de temps à ce continent pour reconstituer ses troupeaux, tout en continuant à se nourrir. Déjà les Canadiens ont démontré que notre pays est parfaitement adapté à la production de diverses qualités de bestiaux, quant les conditions du marché mondial étaient normales. La paix amènera peut-être des changements, mais la position du Canada restera relativement la même, et son pouvoir de fournir les produits du sol ne sera pas diminué.