

LA FABRICATION DES EXPLOSIFS AU CANADA A ÉTÉ CONSIDÉRABLE.

[Suite de la page 1.]

Quant aux poudres explosives, les usines canadiennes ont produit trente-six pour cent (36%) de la production totale durant cette période. Les usines canadiennes comprenaient la deuxième, la quatrième et la cinquième de celles qui en ont le plus produit.

Acétone. L'usine nationale, à Toronto (qui se trouve située dans l'établissement mis à la disposition de la Commission par les messieurs Gooderham), a été le centre pratiquement de toute la production d'acétone dans l'empire britannique à l'aide de ce procédé particulier.

Une autre quantité considérable d'acétone a été produite par d'autres procédés en Canada, par la Standard Chemical Company. Cette dernière, cependant, n'est pas une usine nationale.

On constatera que la production canadienne de ces lignes, comme dans toutes les autres lignes de munitions, a fourni une partie très importante du matériel de guerre employé par les armées anglaises et canadiennes sur les champs de bataille au cours des derniers mois des hostilités.

LES TIMBRES D'ÉPARGNE DE GUERRE FERONT UN CANADA PROSPÈRE.

[Suite de la page 1.]

pays que pour la population en général.

L'arrêté en conseil créant ce plan de timbre d'épargne de guerre se lit comme suit:

Attendu qu'il est expédient et dans l'intérêt public, pour encourager l'épargne nationale et une plus grande pratique de l'économie, et pour accroître la popularité des placements en titres de guerre du gouvernement, de tenter un effort puissamment organisé pour attirer avant tout et d'une façon persistante l'attention du peuple canadien sur cet objet;

En conséquence, il plaît à Son Excellence le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Finances et en vertu des dispositions de la loi des mesures de guerre, 1914, de décréter et il décrète et ordonne par les présentes que pour les fins ci-dessus un comité soit créé sous le nom de Comité national d'épargne en temps de guerre;

Il plaît à Son Excellence en conseil, en vertu de la même autorité, de faire les règlements suivants pour la gouverne et la direction du dit comité, et ces règlements sont par les présentes promulgués et établis en conséquence:

RÈGLEMENT.

1. Le Comité national d'épargne en temps de guerre se composera d'un président et de quinze membres au plus, chacune des neuf provinces devant y être représentée.

2. Par l'intermédiaire de son président, le comité sera directement responsable au ministre des Finances, qui en aura la surveillance générale.

3. Le président et les membres du comité ne recevront pas de traitement pour leurs services, mais on pourra leur payer leurs frais de subsistance et de voyage pendant qu'ils assisteront aux réunions ou pendant qu'ils s'occuperont autrement des affaires du comité.

4. Les comités provinciaux d'épargne en temps de guerre pourront être chargés par le ministre des Finances d'agir à titre consultatif auprès du Comité national d'épargne en temps de guerre. Les membres de ces comités ne recevront aucune rémuné-

ration pour leurs services, mais ils pourront se faire rembourser leurs dépenses raisonnables pendant qu'ils seront absents de chez eux pour le compte du comité.

5. Les fonctions du Comité national d'épargne en temps de guerre consisteront:

(a) A soumettre des rapports et recommandations au ministre des Finances sur toute matière référée par lui au comité en vue de telle action.

(b) Au moyen d'une publicité intelligente et d'une vaste organisation:

(1) A inculquer à la population du Canada des habitudes d'économie et d'épargne.

(2) A encourager le peuple à placer le plus largement possible ses épargnes en titres de l'Etat.

6. Les traitements des fonctionnaires et employés et toutes autres dépenses encourues dans l'application des dispositions du présent règlement seront payés sur approbation du ministre des Finances, à même les fonds votés pour la défense et la sécurité du Canada en vertu de la loi des crédits de guerre.

RODOLPHE BOUDREAU,

Greffier du Conseil privé.

Censure restreinte sur les mouvements de la marine.

La déclaration suivante a été faite hier, par le bureau du censeur en chef: "A partir de midi, mercredi, le 20 novembre, l'amirauté a levé les restrictions imposées par la censure sur les rapports de la presse et les articles imprimés touchant les mouvements de la marine. La censure sur la publication de photographies ou de gravures de vaisseaux, etc., est aussi enlevée. C'est-à-dire que la presse et les articles de réclame reviennent aux mêmes libertés d'avant la guerre au point de vue de tout ce qui a trait à la marine royale. La censure des dépêches par câblagramme n'est pas affectée par les décisions précédentes."

Il est secrétaire parlementaire.

Sir James Lougheed annonce que l'honorable Hugh Clark, secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, a accepté la position de secrétaire parlementaire pour le ministère du rétablissement des soldats dans la vie civile, en remplacement de l'honorable F. B. McCurdy.

DEUX VAPEURS DE 10,500 TONNES SERONT CONSTRUITS À HALIFAX

Ils seront à trois ponts, correspondront à la première classe des Lloyd's et répondront aux exigences du ministère du Commerce du Royaume-Uni.

Un arrêté en conseil du 20 novembre a ratifié le contrat pour la construction, par la "Halifax Shipyards Limited", de deux gros vapeurs à trois ponts, de 10,500 tonnes chacun.

Les dimensions des navires projetés sont mentionnées dans la commande; et il est entendu que ces navires devront ranger dans la classe la plus élevée des Lloyd's et répondre à toutes les exigences du service des inspections du ministère du Commerce du Royaume-Uni et des navires à vapeur du Canada.

Voici le texte de l'arrêté en conseil:

Le comité du Conseil privé a pris en considération un rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries en date du 15 novembre 1918, exposant qu'il a étudié un mémorandum du constructeur naval du département de la Marine, document à lui soumis par le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries et qui déclare:

Qu'en date du 15 mai 1918, la compagnie The Halifax Shipyards, Limited, a proposé au département de construire sur ses chantiers devant être établis à Halifax, trois vaisseaux de fret, en acier, du type couvert, à deux ponts, à capacité approximative de 10,000 tonnes charge-lourde, et ayant une vitesse, à l'essai, de onze nœuds à l'heure, au prix de \$195 la tonne charge-lourde vérifiée; Que les plans de ce nouveau type n'ayant pu être complétés assez tôt pour permettre de prendre possession des chantiers dès qu'ils furent disponibles, la compagnie Halifax a accepté du département, à la place de sa proposition primitive un contrat de deux vaisseaux du type ordinaire à deux ponts, d'une capacité d'environ 8,100 tonnes charge-lourde et de deux vaisseaux d'une capacité approximative de 10,500 tonnes charge-lourde.

Que le nouveau plan est suffisamment avancé pour permettre de faire un contrat avec la compagnie Halifax et que ses grandes lignes sont les suivantes:

Longueur P.P. (en anglais B.P.)	430 pieds.
Largeur gabariée	50 "
Profondeur gabariée au pont supérieur	30 "
Profondeur gabariée au pont d'abri	38 "
Capacité en tonnage lourd, environ	10,500 tonnes.

Que toutes les autres particularités des navires sont conformes aux coutumes modernes dans la construction des navires de fret;

Que les plans de vaisseaux répondent à la classe la plus élevée des Lloyd's et aux exigences du service d'inspection du Canada et du ministère du Commerce britannique;

Qu'un troisième pont a été ajouté sur le plan nouveau, en plus du nombre de ponts mentionné par la compagnie Halifax dans son offre primitive;

Que vu le coût actuel des matériaux et de la main-d'œuvre la valeur de chacun des vaisseaux est augmentée de \$2.50 par tonne par cette addition;

Que la compagnie Halifax offre de construire et de livrer au département deux vaisseaux de ce type au coût de \$197.50 par tonne charge-lourde vérifiée. Que la compagnie déclare que l'un des chantiers sera libre pour cette construction au cours de février 1919, et un autre au cours de mars 1919;

Que, considérant d'une part les dépenses d'installation considérables que cette compagnie doit faire pour établir et développer les nouveaux chantiers d'Halifax, pour ériger des ateliers et acheter l'outillage nécessaire, le coût

HIVERNAGE DES CHEVAUX QUI NE TRAVAILLENT PAS SUR LA FERME

Les expériences de rations déterminées faites à Lennoxville ont été satisfaisantes.

Actuellement la main-d'œuvre est rare, elle demande un fort salaire et elle est souvent sans expérience; c'est pourquoi, il faut se servir d'un plus grand nombre d'instruments agricoles et garder un plus grand nombre de bestiaux. Il n'est pas toujours possible d'acheter une bonne paire de chevaux à un prix raisonnable au printemps, tandis qu'il est souvent difficile d'obtenir un bon prix pour les mêmes animaux à l'automne. Il nous semble qu'il serait avantageux, lorsque la terre commence à geler, de mettre de côté pour l'hiver, tels qu'ils se trouvent dans le moment, tous les chevaux dont on n'a pas absolument besoin et de les nourrir aussi économiquement que possible sans nuire à leur future utilité. Telles sont les déclarations de la division des fermes expérimentales du ministère de l'Agriculture.

A la ferme expérimentale de Lennoxville, on a constaté, après expériences, que les chevaux au repos peuvent être hivernés pratiquement jusqu'au 1er avril, sans perdre de leur poids, avec une ration consistant en 2 livres de foin par jour et 1½ de rutabaga, de produits d'ensilage, carottes ou bon blé d'Inde, pour chaque 100 livres de la pesanture. La proportion de foin peut être diminuée et remplacée par ¾ ou ½ de livre de bonne et brillante paille d'avoine si on le désire, et on obtiendra pratiquement d'aussi bons résultats.

Les chevaux au repos doivent avoir beaucoup d'exercice afin de conserver leurs forces et leur vitalité pour les rudes travaux qu'ils sont appelés à faire sur la ferme au printemps de chaque année. Un des meilleurs moyens de leur donner cet exercice est de les mettre dans une bonne cour protégée contre la mauvaise température où ils peuvent courir durant le jour, et leur donner un abri très confortable le soir.

Les chevaux hivernés dans ces conditions doivent recevoir une petite ration de grain et faire une petite somme de travail facile deux ou trois semaines avant qu'on les emploie aux travaux des semences au printemps afin qu'ils se trouvent dans le meilleur état possible.

Les chevaux hivernés et traités comme nous le suggérons, dans le but de les préparer aux travaux des semences, seront en état de remplir leur pénible devoir aussi bien que si on les avait hivernés dans l'écurie, en leur donnant bien peu d'exercice, recevant une ration de grain qui aurait coûté beaucoup plus cher.

desquels est de plus de 200 pour 100 plus élevé que le coût de pareils ateliers et outillage il y a trois ans; et que, considérant, d'autre part, la grande utilité au point de vue du Canada et de l'empire d'avoir dans un port ouvert de l'Atlantique des chantiers aussi bien outillés pour les constructions nouvelles et pour les réparations de toutes sortes, le prix demandé paraît raisonnable;

Qu'il paraît sage, vu la crise du tonnage, d'utiliser à leur pleine capacité tous les chantiers de construction à mesure qu'ils deviennent libres pour des constructions nouvelles;

Que, le prix mentionné paraissant équitable, le constructeur naval recommande l'acceptation de l'offre;

Que le sous-ministre concourt dans cette recommandation;

Le ministre approuvant, recommande qu'il soit autorisé à signer un contrat avec la Halifax Shipyards, Limited, pour la construction de deux vapeurs de fret, en acier, d'une capacité approximative de 10,500 tonnes charge-lourde, du type trois ponts au prix stipulé.

Le comité concourt dans cette recommandation et la soumet pour approbation.

Signé: RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.