



L'ÉCHO DE LA MARINE



JOURNAL DES EMPLOYÉS DE LA MARINE INDUSTRIES LTD.

EDITION BIMENSUELLE

SOREL, 13 AVRIL 1945

3. No. 3

L'organisation du VI^e Emprunt

Notre objectif est de \$450,000

Le comité d'honneur et un actif ont déjà été formés pour cette campagne. M. A. Ludger Simard, président d'honneur, et M. Jean Simard, président actif de la campagne. — M. Lucien Plamondon, organisateur en chef. — Les membres des deux comités.

UNE GRANDE SOIRÉE RECREATIVE

La campagne du 6^e emprunt de la Victoire s'ouvrira tôt et l'organisation est déjà en marche à Marine Industries Ltd pour être en mesure de remporter un succès sans précédent. Les préparatifs vont bon train et l'on espère pouvoir attribuer le nom de notre compagnie à l'honneur en dépassant facilement notre objectif de \$450,000.

Le comité d'honneur et un actif ont déjà été formés pour cette campagne. M. A. Ludger Simard, directeur de la compagnie, en est le président d'honneur et M. Jean Simard, directeur du service éducationnel, le président actif. L'organisateur en chef est M. Lucien Plamondon de la division du personnel.

LE COMITE ACTIF

Outre MM. Jean Simard et Lucien Plamondon, le comité actif est formé comme suit: MM. J.-Léon Ferron et Ls-Philippe Forcier, vice-présidents; Jean-Louis Messier, secrétaire. MM. Philippe Demeules et Maurice Boulianne sont en charge de la publicité alors que les directeurs sont MM. Jean-Jacques Gauthier, Jean-Louis Hébert, Camille Huppé, François Paul-Hus et Pierre Lefebvre.

On sait que la campagne du 6^e emprunt de la Victoire s'ouvre officiellement le 24 avril prochain. L'objectif national est de un milliard 200 millions de dollars cependant que celui de la province de Québec est de \$328 millions.

Il ne fait aucun doute que les employés de notre compagnie se montreront aussi généreux sinon plus qu'aux emprunts précédents et qu'ils profiteront de l'occasion, tout en mettant notre compagnie et notre ville à l'honneur, pour notre campagne. Ceci n'est pas encore définitivement arrêté mais on est actuellement en train de le mettre au point. Il est appert, toutefois, que l'on organise une grande soirée récréative à cette occasion. En dernière heure on nous apprend que cette soirée aura lieu mardi prochain, 18 avril.



Drapeau en tant que peine

Ingénieurs et contremaîtres des cargos



Voici une photographie du groupe des ingénieurs et des contremaîtres affectés à l'équipe des cargos de notre chantier, sous les ordres de MM. J.-A. Lalonde, gérant de production, et Georges Boucher, gérant adjoint de la production. On reconnaît, assis, de gauche à droite, les ingénieurs Paul Smith, Laur ent Girouard, Maurice Valiquette, Antoine architecte, Laurent Normandeau, Guy Hébert et Charles-Edouard Messier. Debout, les contremaîtres Charles-Edouard Chevrette, du département des "Chippers", Pélouquin, des riveurs, Georges Guoin, de la construction 130, Aurèle Brun, des charpentiers, Alfred Tremblay, de la construction 127, Paul Caplette, de la construction 129, René Audet, contremaître général et assisté tant de M. Boucher, Paul Leroux, de la construction 128 pour le "Fitting Out", Roger Pa tenaude, pour la construction 143, Paul Ducharme, pour la construction 131, (Roméo Ar cher, contremaître de nuit) Gérard St-Michel, de la construction 141, Adélar d Champagne, pour la construction 142, et Armand Thibodeau, contremaître général du département de la soudure. N'apparaît pas sur cette photo les charpentiers Roland Martineau, contremaître des brûleurs. (Le manque de temps et d'espace nous empêchent de faire paraître cette photographie dans le premier numéro de L'ÉCHO DE LA MARINE, lors du reportage général sur les constructeurs de cargos.)

L'orchestre de la "Marine"

On est actuellement en train de former un orchestre au sein des employés de notre compagnie. Le promoteur, M. Lucien Plamondon, de la division du personnel, a déjà recruté une quinzaine de musiciens et le projet marche rondement. M. Jean Simard, directeur du service éducationnel de la compagnie, a été élu président de cet orchestre. La première répétition a eu lieu la semaine dernière à la pension No 4.

Retraites fermées

On nous prie d'annoncer, à l'intention des quelque 300 employés de Marine Industries qui font partie de la Ligue des anciens retraitants de Sorel, que des retraites fermées pour les Sorelois seront prêchées à St-Hyacinthe les 14, 15, 16 avril et les 21, 22, 23 du même mois. Ce genre de retraites a été institué spécialement pour les ouvriers et elles sont organisées de manière à causer le moins de perte de temps possible. Ces retraites ont toujours obtenu beaucoup de succès auprès de nos employés et la Ligue des anciens retraitants invite chacun d'eux à y participer.

SAVIEZ-VOUS QUE,

Dans le nouveau...

Victoire d'abord



La campagne du 6^e emprunt de la Victoire s'ouvrira

Notre dictionnaire

Nous entreprenons aujourd'hui la publication d'un vocabulaire de termes navals et de construction maritime à l'intention de nos employés afin de les aider à mieux comprendre et à exécuter leur travail sur le chantier. On trouvera dans ce glossaire la traduction française et la définition des mots et expressions fréquemment employés dans la construction des navires. Nous en ferons paraître une partie dans chaque édition de L'ÉCHO DE LA MARINE, grâce à l'autorisation de la Wartime Shipbuilding Limited, qui a publié ce livret. Voici la première page de "notre" dictionnaire:

AFT. AFTER — Arrière:
Vers la poupe. Entre la poupe et le milieu du navire.

AFTER BODY:
La section en arrière du milieu du navire.

AFTER PEAK — Coqueron d'arrière:
Compartment en avant de l'étambot; généralement entièrement plus bas que la ligne de charge.

AIR COMPRESSOR — Compresseur à air:
Pour fournir l'air aux machines à river, forer, aléser, calfatier et brûler; pour l'ouvrage en bois, pour percer des trous pour boulons et goujons dans le bordé du pont; pour percer le pont et le bordé du navire pour chevilles, goujons pour la quille et la carlingue.

AIR PORT — Hublot d'aérage:
Une petite ouverture dans le flanc d'un navire pour laisser entrer la lumière et

Pour le concours de suggestion

Les entrées sont nombreuses. — Hâtez-vous de soumettre vos suggestions. — La meilleure suggestion à date: création d'un club de contremaîtres.

GAGNEZ UN DES PRIX

Commencé samedi dernier, 1^{er} avril, le concours de suggestions de notre chantier bat déjà son plein et les animateurs espèrent qu'il sera couronné d'un immense succès. M. J. Meloche, instructeur du service éducationnel, nous annonce qu'il a déjà reçu un bon nombre de suggestions et que plusieurs d'entre elles sont fort intéressantes.

La meilleure suggestion reçue à date semble être celle qui demande la création d'un club pour les contremaîtres de notre chantier. Grâce à cet organisme, les contremaîtres pourraient se réunir régulièrement pour discuter entre eux les multiples aspects du travail et de la production. Cette suggestion est actuellement à l'étude et nous aurons peut-être du nouveau à ce sujet dans la prochaine édition de L'ÉCHO DE LA MARINE.

POUR TOUT LE MONDE

Ce grand concours de suggestions suscite un vif intérêt auprès des employés et il

raider la construction et sur les bateaux rivières, à fixer les planchers aux plaques de côté, etc.

ANGLE AND PLATE FURNACE:
Four pour plier et former les plaques à chaud.

ASH SHOOT — Déversoir à cendres:
Construit dans les soutes et les côtés du navire pour déverser les cendres dans sa ligne d'eau.

BEAM — Bau:
La largeur du navire.

BEAMS — Baus:
Couples en travers d'un bateau pour supporter les ponts.

BEAM KNEES — Consoles, équerres:
Pièces angulaires pour raccorder les baus et les membrures.

BENDING ROLLS — Rouleaux:
(Voir plate rolls).

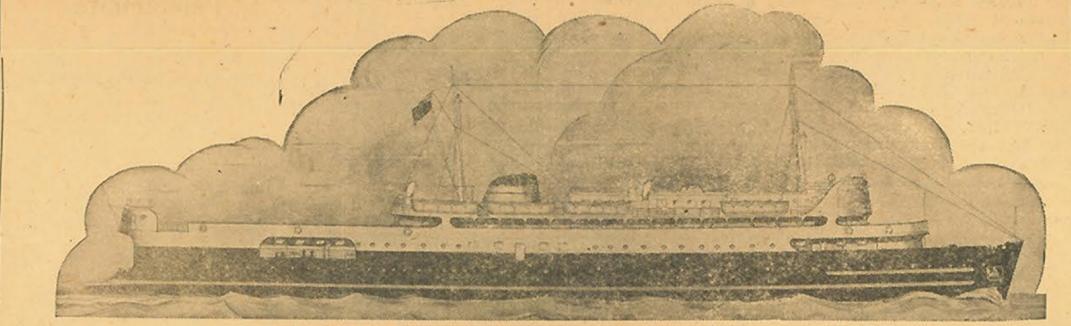
BENDING SLABS — Pla-

Noeud marin

Un noeud est une vitesse d'un mille marin, par heure. Un noeud est la longueur de 1^{er} degré de latitude. Les noeuds terrestres, ceci représente 6,080 pieds. Le mille marin est de 5,280 pieds. Do une vitesse exprimée en noeuds marins sera approximativement 15% plus élevée qu'une vitesse exprimée en milles terrestres. Chaque bloc mesure 6 pieds carrés par 6 pouces d'épaisseur; les blocs sont percés de trous ronds ou carrés; les blocs sont faites en L ou en T. Ceux-ci sont utilisés pour les blocs ou tronçons de pont, nissant ainsi un espace dessous pour y laisser passer ce qui pourrait bloquer les trous.

BEVEL — Angle oblique:
L'angle que fait une pièce sur une autre. Plier une soudeuse ou une plaque en V pour faire un pli de torsion. (A SUIVRE)

LE NOUVEAU TRAVERSIER

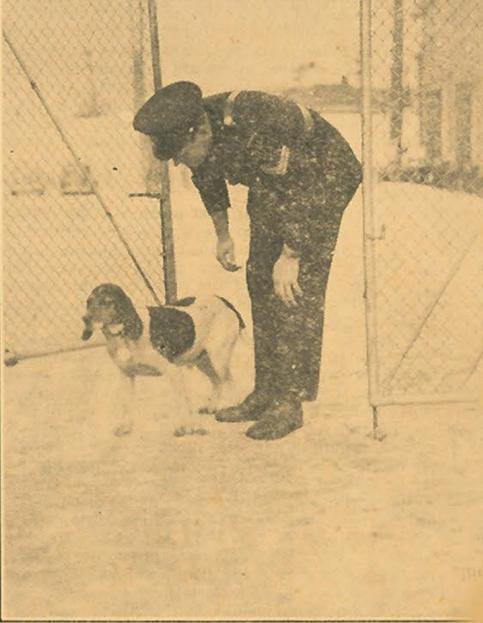


Nos lecteurs reconnaîtront sans doute le traversier brise-glace que notre compagnie aura à construire d'ici l'hiver 1945 pour le compte du Canadian National au nom du gouvernement canadien. C'est l'hon J.-E. Michaud, ministre fédéral du Transport, qui a annoncé cette nouvelle aux journaux, la semaine dernière, et le cliché que l'on voit plus haut a paru dans les grands journaux de la province. Comme on le sait ce navire fera le service entre Port-Borden, Ile-du-Prince-Edouard, et le Cap-Tourmente, Nouveau-Brunswick. D'un coût approximatif de \$4,750,000, il sera très moderne et tout a été prévu pour assurer le confort des passagers. Il transportera aussi des wagons de fret, des automobiles et les autobus. D'une capacité de 2,000 tonnes, le traversier aura une vitesse maximum de 16.5 noeuds. Mû par quatre hélices, il sera en outre le plus puissant brise-glace du monde. 95% de tout le matériel qui entrera dans sa construction sera de fabrication canadienne. Sa quille est déjà placée.

Le nouveau bateau sera remarquable par son apparence extérieure aussi bien que pour son utilité. Ses engins, plus puissants que ceux de tout autre vaisseau du genre, développeront une force de 12,000 chevaux-vapeur. Cette énergie sera produite par huit puissants moteurs Diesel qui actionneront quatre hélices, deux avant et deux arrière. Ces moteurs Diesel seront fabriqués à la Dominion Engineering Co. Ltd. de Montréal, et l'équipement électrique du navire proviendra de la Canadian General Electric Co. Ltd. de Peterborough, Ont., de telle sorte que 95% de tout le matériel qui entrera dans cette construction sera de fabrication canadienne. Ce transport sera beaucoup plus considérable que le S.S. Charlottetown, aujourd'hui disparu, et que le S.S. Prince Edwards Island, qui fait actuellement ce service. Nous donnons plus bas les comparaisons entre ces trois navires. D'une capacité de 2000 tonnes, le navire aura une vitesse maximum approximative de 16.5 noeuds. Tout a été prévu pour assurer aux passagers qui voyageront à son bord tout le confort désirable, y compris fumoirs, salles de repos, chambres et des équipements de sauvetage pour un total de 950 passagers. Le restaurant sera en mesure de servir 200 repas à l'heure. L'honorable Michaud annonce que M. T. A. Wilsher, président du bureau de l'inspection des navires, a été nommé représentant et chargé de la surveillance de la construction de ce nouveau navire. Statistiques du nouveau brise-glace transport au quadruple hélices pouvant transporter wagons de chemin de fer, d'automobiles, d'autobus et de passagers entre l'Ile du Prince-Edouard et les Provinces du Canada, avec une comparaison avec le S.S. Charlottetown et le S.S. "Prince Edwards Island".

	Nouveau navire	Charlottetown	Prince Edwards
Longueur	372'6"	324'	300'
Long. entre perpendiculaire	348'	310'	285'
Largeur	61'	59'	52'
Profondeur	24'9"	25'	24'
Tirant d'eau	10'	19'3"	19'6"
Tonnage			
Gross	7000	5989	2795
Net	4500	3385	1100
Voie ferrée	3	3	2
Wagons à transporter	19	16	12
Automobiles	60	41	40
Passagers	950	800	750
Restaurant	200	100 à l'heure	capacité 97
Engins	8 sets Sulzer diesel-electrique	3 sets 26-41-66 x 36	(2)23 1/2-37 1/2-60 x 39 (1)21-33 1/2-54 x 36
Chevaux vapeurs	12,000	8000	7000
Vitesse approx.	16 1/2 noeuds	14 noeuds	12 1/2 noeuds

Le chien de la "Marine"



Chacun de nous reconnaîtra sans doute MOUSSE, le chien appelé le chien de la Marine. "Mousse" est le chien qui a accès sur le chantier et on le retrouve partout. Il ne l'a pas vu en effet déambuler sur les cargos, dans les chantiers, les cours, et même dans certains bureaux? Tout le monde connaît "Mousse" et l'accueille comme un ami. Depuis 6 ans, ce chien fidèle vient faire sa tournée deux fois par jour. Evidemment, il ne poignée pas mais on dit qu'il est plus ponctuel que certains employés. On le voit ici, photographié pour les besoins de la cause, au moment où il pousse la barrière du chantier alors que le caporal Wilfrid Gauthier vérifie son numéro de "badge". Agé de 7 ans, "Mousse" est un chien de chasse "Hunt" qui s'y connaît, paraît-il, en fait de perdrix. Il appartient à M. Saphat DuTremble, contremaître et surintendant du département de la charpente. M. DuTremble demeure à quel endroit pas seulement du chantier, à 132, rue Vandal.