

Coupures de presse



Photo du 6 août 1949. Coll. Georges Chouinard

Capitaine Albini Chouinard

1895-1958

Groupe familial Albini Chouinard

AVS Roger Chouinard, 3664, rue du Campanile, app. 204, Québec (QC) G1X 4G6

Tél. : (418) 654-9515 Courriel : chouro@oricom.ca

Vétéran de la Marine marchande britannique Première Guerre mondiale 1914-1918

Coll. Georges Chouinard



Albin Chouinard (29 ans), son épouse Emilia Paquet et leur fils Robert-Patrick (2 ans), le 1^{er} juillet 1924, jour du dévoilement de la Croix du Sacrifice érigée sur la Grande-Allée à Québec.



Médaille de guerre britannique 1914-1918

Médaille en argent décernée en 1919 pour le service en mer pendant plus de six mois avec participation à des combats comme membre d'équipage de navires britanniques. Le premier côté représente le roi Georges V. L'autre côté représente Saint-Georges en cavalier qui piétine le bouclier prussien. Le nom du récipiendaire est gravé.



Médaille de guerre de la marine marchande britannique 1914-1918

Médaille en argent décernée en 1920 pour le service en mer pendant plus de six mois comme membre d'équipage de navires marchands britanniques ayant navigué dans des secteurs dangereux. Le premier côté représente le roi Georges V. L'autre côté montre un navire marchand voguant dans la tempête. Le nom du récipiendaire est gravé.

Officiers du New Northland en 1927

Coll. Albini Chouinard



- 1^{ÈRE} RANGÉE -
WIRELESS OPR - 2ND STEWARD - CHIEF STEWARD - PURSER
3RD MATE - 4TH MATE.
- 2^{ÈME} RANGÉE -
CHIEF MATE - CAPTAIN - 2ND MATE.

Cette photo regroupe les officiers du S.S. New Northland, le nouveau navire de croisière de la Clarke Steamship Co., construit en 1926. Au premier plan se trouvent les trois capitaines : Albini Chouinard (second capitaine), William Tremblay (commandant) et Georges P. Caron (second officier de pont). À l'arrière, se trouvent le radiotélégraphiste, les maîtres d'hôtel S.C. Ennet et H. Hanson et le commissaire William Douville.

Le S.S. New Northland construit en 1926 et inauguré au mois de juillet 1927.



Coll. Albini Chouinard

Abonnements par la poste:

Edition quotidienne	
CANADA	\$4.00
Etat-Unis et Empire Britannique ..	3.00
UNION POSTALE	18.00
Edition hebdomadaire	
CANADA	2.00
ETATS-UNIS ET UNION POSTALE ..	1.00

LE DEVOIR

Directeur: HENRI BOURASSA

FAIS CE QUE DOIS!

Montréal, mardi 19 juillet 1927.

TROIS SOUS LE NUMERO

Rédaction et administration:
336-340 NOTRE-DAME EST
MONTREAL

TELEPHONE: Main 7455
Service de nuit: Rédaction, Main 3121
Administration, Main 1113

Coll. Georges Chouinard

UNE CROISIÈRE DANS LE GOLFE

A BORD DU NEW NORTHLAND

Le *New Northland*, de la *Clarke Steamships Company, Limited*, a inauguré en fin de semaine une série de courtes croisières de luxe dans le golfe Saint-Laurent et sur la côte de la Gaspésie.

Parti de Montréal vendredi soir à huit heures trente, le *New Northland* fit une escale de quatre heures à Québec le lendemain matin pour permettre aux passagers de visiter la ville et prendre à bord plusieurs personnes invitées par le président de la compagnie, M. Desmond A. Clarke, à faire cette première croisière.

Dans la soirée, après avoir navigué tout l'après-midi en longeant la rive tourmentée du Saint-Laurent par le chenal du nord, nouvellement ouvert à la navigation, le navire fit une nouvelle escale de six heures à la Malbaie où un banquet, suivi d'une réception, fut donné par le président sur son vaisseau, tout pavisé pour la circonstance.

A une heure du matin, le navire reprit sa course pour Sainte-Anne-des-Monts, mais il lui a été impossible de se rendre à destination, à cause d'un brouillard très dense qui enveloppa le golfe durant plusieurs heures. Son commandant, le capitaine J.-E.-W. Tremblay, de la réserve navale canadienne, jugea à propos de virer de bord en face de Matane.

Et il n'a pas été permis aux passagers de visiter le pittoresque village de Sainte-Anne-des-Monts, ils ont au moins eu la satisfaction de connaître les aventures de la navigation océanique. Pendant la nuit, la sirène du navire siffla à intervalles réguliers, de minute en minute, et on pouvait entendre les sirènes des navires de la côte qui vibraient sans interruption dans le brouillard.

Le lendemain matin, le vaisseau touchait de nouveau la Malbaie, par une température idéale, puis continuait sa course vers Québec, où plusieurs des invités descendirent, et revenir à Montréal où il arriva à huit heures ce matin.

Ces courtes croisières de la *Clarke Steamships Co.* promettent d'être très populaires. Elles donnent aux touristes la parfaite illusion d'un voyage en mer, avec ses aventures et ses agréments tout en ne durant que trois jours et demi.

La *Clarke Steamships* a mis à la disposition des touristes, pour ces croisières, son plus beau et plus récent vaisseau, le *New Northland*, qui n'est sorti des chantiers maritimes de New-Castle-on-Tyne que depuis un an et demi. Ce navire de 4,000 tonnes, brillant de l'huile, possède tous les avantages des transatlantiques — il fait d'aillieurs, l'hiver, le service des mers du sud entre Miami, Nassau et la Havane.

Fait à noter, et tout à l'honneur de la compagnie, le personnel du bord est canadien-français ou parle très bien notre langue. Son commandant, le capitaine Tremblay, est un marin d'expérience qui commence sa carrière à douze ans. A 22 ans, il était capitaine et jamais, depuis 13 ans qu'il commande un navire il ne lui est arrivé le moindre accident. Il est lieutenant de la réserve navale de la marine canadienne et il est seul, avec trois autres Canadiens à partager ce plus haut titre de la marine en Canada.

Les autres officiers du bord sont M. A. Chouinard, second; W. Douville, commissaire du bord; S. C. Ennett, et H. Hanson, maître d'hôtel.

Parmi les passagers et les invités à la réception du président de la compagnie et de Mme Clarke, on remarquait: sir Frederick et lady Williams Taylor; M. et Mme Pierre Casgrain, Mme Frank McKenna, le capitaine et Mme Hugh Fleming, M. et Mme Irwin, le major et Mme Chapman, Mme Austin Gillies, le commandant Taylor et Mme Taylor, Mme Pugsley, M. et Mme Ackland, M. et Mme Gillies, Mlle M. Fleming, M. et Mme L.-A. Cannon, M. et Mme C.-E. Taschereau, Mme Carling, M. et Mme André Taschereau, Mme Francine, M. Carr-Harris, M. et Mme Charles Dnoobus, M. et Mme B. Devlin, M. Charles Cannon, M. Alexandre Cannon, le général et Mme Tremblay, M. et Mme Adolphe Amyot, le col. F. M. Stanton, Mme Vanier, Mme J. Montague Bate, Mlle McKeown, Mlle Ouimet, M. et Mme Armand Laverne, M. De Barry, M. W. Williamson, le capitaine J. A. Ryan, M. J. K. Leonard, M. et Mme V. M. Drury, Mlle Parker, M. et Mme C. N. Emond, Mlle Emond, le major John Bassett, M. et Mme Oswald Mavrand, de la *Presse*, M. et Mme Charles Mayer, de la *Patrie*, M. et Mme G. Lèveillé, du *Dévoir*, M. John Kidman, M. Jean-A. Lorranger, de la *Presse*, Mme A. J. Carroll, M. F. E. Scott, M. Walter Bishop, M. S. G. Raphael, M. Bruce McLaren, M. et Mme Robitaille, M. Chalmer, du *Chronicle Telegraph*, M. et Mme Martin et leur fille, M. J. Charest, M. E. Deslants, M. et Mme Richard A. Kenny, M. et Mme Jean Bruneau, M. J.-A. Morand, M. Albert Malo, M. P.-A. Boutin, M. et Mme C. C. Jones, M. et Mme Geo. Lachance, Mlle L. Y. et A. Parker, M. W. I. Bishop, M. et Mme Harry Edwards, M. et Mme Harvey, du *Soldat*, M. Ed. Mercier et sa fille, Mme J. Maranda, M. Jos. Nolin, M. Jos. Mercier et son fils, M. W. S. Hoffstra, M. et Mme Beaulieu, M. et Mme Jalbert, et Dr R. A. Cox, M. Albert Fletcher, M. Charles Savary, M. et Mme Wildon, Mlle Walton, Mme Dunbar, Mlle Lusignan, M. A. W. Quinn, M. D.-L. Boulanger, M. Archambault, Mlle Irène Smith, M. R. E. Jones, M. Howdon, M. et Mme A. Limoges, M. et Mme McGonnes, M. et Mme Augsburg.

Le Devoir, Montréal, 19 juillet 1927, p. 3

Edition
de

LE SEMAINE.

LE SOLEIL

MEMBRE DE L'A. B. C.

LISEZ L'ANNONCE

DE
LA COMPAGNIE
PAQUET
EN PAGES 6 et 7

51^e ANNEE—No 267

EDITION QUOTIDIENNE

QUEBEC, JEUDI 10 NOVEMBRE 1932

TIRAGE CERTIFIE PAR L'A. B. C.— PRIX : DEUX CENTINS

Coll. Georges Chouinard

LE "CITADELLE"

Le ministère de la Marine a nommé les officiers et membres de l'équipage qui occuperont des postes à bord du "Citadelle", le vaisseau-pompe construit aux chantiers maritimes Davie, à la Pointe Lauzon, et dont le lancement et l'essai avaient lieu le mois dernier. Le capitaine Albani Chouinard aura la direction du nouveau navire, le seul du genre sur le Saint-Laurent, et M. Lévi Bélanger en sera l'ingénieur-en-chef. Son équipage comprendra une dizaine d'hommes.

Le capitaine Chouinard, qui était officier sur le brise-glace "Montcalm" avant d'être promu au poste de commandant du "Citadelle", est natif de l'Île-aux-Oeufs, sur la Côte Nord. Il a acquis une grande expérience depuis qu'il navigue sur le Saint-Laurent et au cours de ses nombreux voyages sur la haute mer. Premier officier à bord du "New Northland" durant plusieurs années, on lui confiait plus tard, le poste de commandant du "North Shore", une autre unité de la Clarke Steamship. L'an dernier, il devenait assistant du capitaine John Hearn, à bord du brise-glace "Montcalm".

Le "Citadelle" se tiendra au quai du Roi, prêt à combattre tout incendie qui pourrait se déclarer dans notre port. Durant l'hiver, le vaisseau-pompe sera probablement amaré dans le bassin Louise extérieur.

Le Soleil, Québec, 10 novembre 1932



LA PRESSE

LE JOURNAL DONT LES EDITIONS PRINCIPALES ONT LE PLUS FORT TIRAGE MOYEN DE TOUS LES QUOTIDIENS DU CANADA

EN AVANT TOUJOURS
Au cours de la semaine dernière, le tirage total de la "Presse" a atteint
1,000,000
de copies

Coll. Georges Chouinard

Officiers du "Citadelle"

Québec, 10.—Les officiers et matelots du nouveau bateau-pompe, "Citadelle" du ministère de la marine, entreront en service, aujourd'hui même. M. B.-J. Kaine, agent du ministère de la marine, à Québec, nous a annoncé, hier, que les nominations aux divers postes avaient été ratifiées par Ottawa, et que tous les titulaires avaient reçu hier les avis officiels de leur nomination. La direction du nouveau navire, le premier et le seul du genre sur les eaux du Saint-Laurent, a été confiée au capitaine Albani Chouinard, jusqu'à ces jours derniers, premier officier à bord du brise-glace "Montcalm".

La Presse, Montréal, 10 novembre 1932

Coll. Georges Chouinard

UN SAUVETAGE

Un bel exploit qui a valu à ses officiers les félicitations les plus vives et qui a démontré de quelle utilité il peut être, à l'occasion, vient d'être accompli par le "Citadelle", le vaisseau-pompe construit l'an dernier aux chantiers Davie, pour le compte du Ministère de la Marine, actuellement en service dans le port de St-Jean, Nouveau-Brunswick.

Alors que tout était calme dans le port, dans la nuit de samedi à dimanche, le capitaine Chouinard était prévenu en toute hâte par le second du bord, le capitaine Caron, qu'un bateau de pêche en flammes dérivait vers les quais menaçant de causer une conflagration. Presqu'en même temps, l'équipage, éveillé par la cloche d'alarme, entendait distinctement des cris de détresse qui venaient du bateau sinistré.

Pendant que le navire s'appêtait à laisser le quai et à se mettre à

l'oeuvre, une chaloupe fut mise à la mer qui se rendit à force de rames au secours des marins en péril. Deux d'entre eux, le capitaine-proprétaire Fred Williams et son assistant Harry Buckwell, qui étaient demeurés à bord, purent être recueillis au moment où ils allaient être obligés de se jeter à l'eau. Le troisième, Louis Hayes, qui n'avait pas attendu l'arrivée des sauveteurs n'a malheureusement pu être retrouvé dans la nuit. Il a dû se noyer, et l'on recherche son cadavre.

Pendant ce temps-là, le "Citadelle" arrivait sur les lieux. Dès que ses hommes eurent réintégré le bord avec les deux rescapés, les pompes furent mises en action. Le bateau de pêche, qui n'était plus qu'un brasier, fut recouvert en quelques instants de torrents d'eau de mer et les flammes furent éteintes rapidement. Le "Citadelle" le prit alors à la remorque pour aller l'échouer sur la plage à quelque distance du port.

Dès qu'elles apprirent la nouvelle, les autorités de la Commission du Havre de St-Jean se rendirent à bord du "Citadelle" pour féliciter le capitaine Chouinard de son beau travail. Dans quelques semaines, le navire remontera le St-Laurent pour venir prendre son service d'été à Québec. Il servira à la fois de remorqueur pour les transatlantiques, lorsque ses services seront utiles, et de vaisseau-pompe en cas d'incendie.

Le Soleil, Québec, 29 mars 1933, p. 16

Le bateau-pompe

Plusieurs officiels de la ville ont accompagné le chef Rosaire Beaulieu qui a fait ce matin des essais du bateau-pompe de la commission du havre. Les essais ont eu lieu près de l'entrepôt frigorifique, en face de la ville, et ils ont donné satisfaction complète.

Le chef Beaulieu a jugé bon de se rendre compte par lui-même des capacités du navire afin que si les pompiers de la ville doivent, en combattant un incendie dans le port, travailler en coopération avec les marins de la commission du havre ils pourront utiliser en connaissance de cause les puissantes pompes du vaisseau. Après l'épreuve officielle, le capitaine Beaulieu s'est déclaré absolument satisfait.

L'échevin Boutet, le chef adjoint Drolet, le sous-chef Lachance, le lieutenant Allain, du poste numéro 5 accompagnaient le chef Beaulieu et les officiels furent reçus par le capitaine Albani Chouinard, commandant du bateau-pompe.

Coll. Georges Chouinard

Le Soleil, Québec, 5 juillet 1933

Coll. Georges Chouinard

LE SOLEIL, QUEBEC, MARDI 19 MAI 1936

LE TRANSBORDEMENT DES POMPES DU "CITADELLE"



Comme le "Soleil" Farnonach, hier, le "Lavaltrie" est arrivé avant-hier, avec à sa remorque la barge-pompes qui désormais restera en permanence dans le port de Québec. On a effectué hier le transbordement des pompes de "Citadelle" à cette nouvelle barge. Dans la vignette ci-dessus, à droite, la nouvelle barge-pompes, au centre, le "Lavaltrie", le cadetier de Suroit que le gouvernement vient de déléguer pour le service du havre local, à gauche, le "Citadelle" parti ce matin pour Suroit où l'on travaillera pour effectuer le service de la Pte-au-Père. Sitôt que l'on aura terminé les travaux de réparations sur le "Citadelle", celui-ci sera remplacé par le "Zalbert".

CHRONIQUE MARITIME

Le "Montcalm" en route pour le port de Québec

Ce puissant brise-glace du Gouvernement, qui a passé plusieurs mois sur les côtes de l'Atlantique, est attendu jeudi — Arrivée de l'"Ascania" hier soir — Le "Citadelle", parti de Québec de bonne heure, ce matin — Le "New-Northland" en rade dans le bassin—L'"Emden" et le "Hansa" sont repartis.

Le Soleil, Québec, 19 mai 1936, p. 20

DES CAS DE DIPHTHERIE

Beauceville, 13. (D. N. C.) — Le docteur C. Pomerleau, officier médical de l'Unité Sanitaire a été demandé d'urgence lundi au Couvent des Religieuses de J.-Marie, afin d'injecter le sérum à une fillette de sept ans, Raymonde Chouinard, qui était atteinte de diphtérie. On dut transporter la fillette à l'hôpital où elle succomba dans la nuit.

Hier, un nouveau cas s'est déclaré au collège des F. Maristes, Marc Chouinard, âgé de dix ans, frère de Raymonde, a été injecté

et transporté à Québec, à l'hôpital Civique. On espère le sauver.

Les religieuses ont communiqué avec le père des enfants qui est capitaine sur un brise-glacé et actuellement en voyage au Cap-Breton. M. Chouinard a donné ordre de transporter sa fillette à l'Île-Verte, lieu de sa demeure. L'officier médical nous informe qu'il n'y a pas lieu de craindre pour une épidémie, et qu'il prend toutes les précautions nécessaires.

Coll. Georges Chouinard

Le Soleil, Québec, 13 janvier 1937

Coll. Georges Chouinard

Le "Mc Lean" a un nouveau commandant

Le capitaine Albini Chouinard va prendre le commandement du plus puissant brise-glace canadien. — Départ dès lundi.

LA PATROUILLE

Le capitaine Albini Chouinard, second à bord du VGC "N. B. McLean" vient de prendre le commandement de ce puissant brise-glace en remplacement temporaire du capitaine W.-J. Balcohn, nommé à la direction du bureau de surveillance des glaces, à Halifax. Le capitaine Balcohn qui dirige depuis si longtemps le navire-amiral de la flotte des brise-glace canadiens demeurera à Halifax jusqu'à ce que la navigation soit complètement libérée du souci des glaces et des banquises. De ce centre, il dirigera les navires d'après les renseignements que lui fourniront par T. S. F. et le "N. B. McLean" et un avion, envoyé en mission spéciale de reconnaissance. C'est le capitaine S.-V. Rodda, deuxième lieutenant du "N. B. McLean", qui sera à bord de cet avion à titre d'officier chargé d'effectuer la surveillance du mouvement des banquises.

Par le fait de ce changement, M. Charles-Antoine Caron devient second du "N. B. McLean" et MM. Gerald Jeffrey et Raymond Parent respectivement deuxième et troisième lieutenant.

Le "N. B. McLean" partira de Québec lundi et séjournera dans le golfe St-Laurent aussi longtemps que les banquises constitueront une menace pour la navigation. Il patrouillera en particulier le détroit de Cabot qui est libéré des glaces en premier lieu. Plus tard, en juin ou en juillet, le détroit de Belle-Isle s'ouvrira et permettra alors aux océaniques de raccourcir leur route. Pendant cette période, le "Saurel" et le "Lady Grey" assureront la sortie des glaces du fleuve.

L'Action Catholique, Québec, 30 mars 1940

Coll. Georges Chouinard



L'Action catholique, Québec, 1er avril 1940

Vétéran de la Seconde Guerre mondiale 1940-1946 : Réserve navale du Canada



Coll. Albini Chouinard

Coll. Georges Chouinard



Lors de la Seconde Guerre mondiale, le capitaine Albini Chouinard s'est enrôlé dans la Réserve navale du Canada (R.C.N.R.) le 15 juin 1940. En servant activement dans le cadre de plusieurs missions, il a obtenu les grades suivants : *Mate* (1940), *Chief Skipper* (1940-41), *Skipper Lieutenant* (1942-43) et *Lieutenant-Commander* (1943-46).

Principales fonctions :

1940-1941 - Il assure le commandement du *NCSM Ross Norman*, un dragueur de mines magnétiques.

1941-1942 - Il assure le commandement du croiseur *NCSM Ambler* qui servait à la lutte anti-sous-marine, à la protection des convois de navires et à l'entraînement des marins de la Réserve navale.

1942-1943 - À bord de différents navires, il est officier d'entraînement des écoles navales *Scotian* et *Stadacona*.

1943-1946 - Il est promu au poste d'adjoint du Maître de port de la base navale d'Halifax. Il assure le commandement du navire ravitailleur *NCSM Eastore* lors de sa livraison entre les chantiers maritimes Brunswick aux États-Unis et la base navale d'Halifax.

Coll. Georges Chouinard

Echos Mondains

RECEPTIONS

Madame G. W. H. Burstall a reçu à l'heure du thé, hier, à Spencer Wood, en l'honneur de madame George Mills, de Halifax.

Madame P.-E.-H. Groenman, épouse du ministre des Pays-Bas a reçu à un déjeuner de dix-sept couverts, hier, à Ottawa.

Madame A. C. Hardy a reçu à déjeuner, jeudi midi, à Ottawa.

Madame George Watt, d'Ottawa, a reçu à l'heure du thé, hier après-midi, en l'honneur de son invitée, madame John H. Molson, de Montréal.

Madame H. A. Cormiers a reçu hier, de cinq à sept heures, à sa résidence 67 l'avenue Fraser, en l'honneur de sa fille, madame Emile Bourgeois, de New-York.

Madame Charles Camsell, d'Ottawa, a reçu à l'heure du thé, jeudi après-midi, en l'honneur de madame Robson, de Winnipeg, qui est l'invitée de sa fille, madame E. Coleman.

MARIAGES

Samedi le 1er février, en l'église

de S
le r
D. I.
Eug
chef
R. :
la R
tait
crép
res
A l'i
une
des
M. e
dam
Hall

MARIAGES

Samedi, le 1er février, en l'église de St-Joseph d'Halifax, a été béni le mariage de mademoiselle Rose D. Longtin, fille de M. et madame Eugène Longtin, de Québec, avec le chef Skipper A. Chouinard, R.C.N. R., fils de M. Edgar Chouinard, de la Rivière-du-Loup. La mariée portait une robe aux lignes drapées en crêpe bleu Elizabeth, avec accessoires assortis et bouquet d'orchidées. A l'issue de la cérémonie religieuse, une réception a réuni les membres des deux familles à la résidence de M. et madame Bostable. M. et madame Chouinard passeront l'hiver à Halifax.

Le Soleil, Québec, 7 février 1941

Bel exploit d'un marin de chez nous

(Par le lieutenant Jacques Trépanier, R.C.N.V.R.)

HALIFAX, 7. — Spécial — Le lieutenant - commandant Albini Chouinard, R.C.N.V.R., de Rivière-du-Loup, que j'ai rencontré récemment à bord d'un vaisseau, m'a raconté une histoire qui vaut la peine d'être rapportée parce qu'elle démontre comment à force de patience et d'initiative un homme peut venir à bout d'une entreprise. Voici l'histoire.



En août 1943, un remorqueur fut coulé dans le port de Halifax à la suite d'une collision, et 22 personnes perdirent la vie. Le remorqueur gisait dans 280 pieds d'eau et il était impossible pour un scaphandrier de descendre à cette profondeur. Impossible aussi de se procurer une cloche de plongeur. Le lieutenant-commandant Chouinard fut chargé de ramener le vaisseau à la surface si possible.

Quand on eut repéré l'endroit exact où se trouvait le remorqueur, le problème fut de trouver dans quelle position il gisait au fond. Le lieutenant-commandant Chouinard trouva un moyen sûr mais qui demandait une patience d'ange. Il attacha un plomb à un petit fil spécial qui transmettait toutes les vibrations et sonda au pouce l'endroit où était le remorqueur. Avec les connaissances qu'il possédait sur la construction d'un navire, il parvint aussi à déterminer où se trouvait la poupe et la proue, de quelle façon le remorqueur était couché et la position de la timonerie. Pour accomplir ce travail il dut passer plus d'une journée à bord d'une chaloupe à rame jouant avec son plomb de sonde et jetant de temps à autre une bouée par marquer les positions trouvées.

La deuxième opération fut de passer un câble d'acier de deux pouces et demi autour du remorqueur et de le prendre au lasso. "C'était comme travailler à la noirceur", dit-il, "puisqu'il était impossible de voir exactement où le câble tombait. Ce qui arriva, c'est que le câble d'acier coupa les amarres des bouées et qu'il fallut recommencer de nouveau le sondage au plomb une couple de fois avant d'arriver à enlacer le remorqueur solidement et le ramener à la surface.

Ce n'est qu'au bout de douze jours et douze nuits qu'on vit enfin un mât du remorqueur émerger à la surface.

"Dans toute ma carrière de marin je n'ai jamais eu un ouvrage pour tant exercer ma patience", rapporte le lieutenant-commandant Chouinard. "Quand j'allais tout abandonner, j'avais sur mon vaisseau des parents de marins disparus qui m'exhortaient à recommencer de nouveau. C'est ce qui m'a tenu".

Le lieutenant - commandant Chouinard est un vieux marin du Bas St-Laurent ayant monté sur son premier navire, une goélette, à l'âge de 14 ans. Il a servi sur l'"ARCTIC". Durant la guerre de 1914, il a été deux ans outre-mer sur les vaisseaux marchands; fut torpillé dans la Méditerranée au large de Tunis a-

lors qu'il était à bord d'un transport de troupes. Trois cents soldats perdirent la vie lors de ce désastre. Revenu au Canada, il commanda le "NORTH SHORE", le "GASPESIA", le "NEW-NORTHLAND", les brises-glaces "MONTCALM" et "N.B. McLEAN".

En 1939, le lieutenant-commandant Chouinard fit aux E.-Unis des études spéciales de compas gyroscopique et entra ensuite dans la Réserve navale du Canada comme patron. Il fut d'abord attaché à un groupe d'expérimentateurs sur les mines magnétiques au large de Halifax; il commanda ensuite le yacht converti "AMBLER" qui faisait la patrouille dans le golfe; enseigna aussi la navigation aux jeunes officiers de la Réserve des Volontaires et fut plus tard nommé pilote pour le port de Halifax avec le grade de lieutenant. Il fut promu à son rang actuel en 1944.

Le lieutenant - commandant Chouinard est natif de l'île aux Oeufs où son père, Elzéar, fut gardien de phare pendant trente-trois ans. Il a quatre fils dont le plus vieux, âgé de 22 ans, est navigateur à bord d'un pétrolier de 10,000 tonnes, le "MONTROYAL PARK", et un autre Marcel, est paratrooper dans l'armée canadienne.

Quoique âgé de 48 ans, le lieutenant-commandant Chouinard a signé pour le Pacifique. "Je veux finir cette guerre-ci", dit-il, et ensuite je songerai peut-être à vivre une vie plus paisible".

Une tâche difficile est accomplie par le Lt-commandant Chouinard

(Par le Lieutenant Jacques Trépanier, R.C.N.V.R.)
 Halifax, 7 (Spéciale) — Le lieutenant-commandant Albini Chouinard, R.C.N.R., de Rivière-du-Loup, que j'ai rencontré récemment à bord d'un vaisseau, m'a raconté une histoire qui vaut la peine d'être rapportée parce qu'elle démontre comment à force de patience et d'initiative un homme peut venir à bout d'une entreprise. Voici l'histoire.
 En août 1942, un remorqueur fut coulé dans le port de Halifax à la suite d'une collision, et 22 personnes perdirent la vie. Le remorqueur gisait dans 280 pieds d'eau et il était

impossible pour un scaphandrier de descendre à cette profondeur. Impossible aussi de se procurer une cloche de plongeur. Le lieutenant-commandant Chouinard fut chargé de ramener le vaisseau à la surface si possible.
 Quand on eut repéré l'endroit exact où se trouvait le remorqueur, le problème fut de trouver dans quelle position il gisait au fond. Le lieutenant-commandant Chouinard trouva un moyen sûr mais qui demandait une patience d'ange. Il attacha un plomb à un petit fil spécial qui transmettait toutes les vibrations et sonda au pouce l'endroit où était le remorqueur. Avec les connaissances qu'il possédait sur la construction d'un navire, il parvint ainsi à déterminer où se trouvait la poupe et la proue, de quelle façon le remorqueur était couché et la position de la timonerie. Pour accomplir ce travail il dut passer plus d'une journée à bord d'une chaloupe à rame jouant avec son plomb de sonde et jetant de temps à autre une bouée pour marquer les positions trouvées.
 La deuxième opération fut de passer un câble d'acier de deux pou-

ces et demi autour du remorqueur et de le prendre au lasso. "C'était comme travailler à la noirceur", dit-il, "puisque'il était impossible de voir exactement où le câble tombait. Ce qui arriva, c'est que le câble d'acier coupa les amarres des bouées et qu'il fallut recommencer de nouveau le sondage au plomb une couple de fois avant d'arriver à enlacer le remorqueur solidement et le ramener à la surface.
 Ce n'est qu'au bout de douze jours et douze nuits qu'on vit enfin un mat du remorqueur émerger à la surface.
 "Dans toute ma carrière de marin je n'ai jamais eu un ouvrage pour tant exercer sa patience", rapporte le lieutenant-commandant Chouinard. "Quand j'allais tout abandonner, j'avais sur mon vaisseau des parents de marins disparus qui m'exhortaient à recommencer de nouveau. C'est ce qui m'a tenu".
 Le lieutenant-commandant Chouinard est un vieux marin du Bas St-Laurent ayant monté sur son premier navire, une goélette, à l'âge de 14 ans. Il a servi sur l'"ARCTIC" durant la guerre de 1914. Il a été deux ans outre-mer sur les vaisseaux marchands; fut torpillé dans

(Suite à la page 6, 4e col)

--Une tâche difficile est accomplie par le Lt-commandant Chouinard

(Suite de la dernière page)
 la Méditerranée au large de Tunis alors qu'il était à bord d'un transport de troupes. Trois cents soldats perdirent la vie lors de ce désastre. Revenu au Canada, il commanda le "North Shore", le "Gaspésia", le "New Northland", les brise-glaces "Montcalm" et "N. B. McLean".
 En 1939, le lieutenant-commandant Chouinard fit aux Etats-Unis des études spéciales de compas gyroscopique et entra ensuite dans la Réserve navale du Canada comme patron. Il fut d'abord attaché à un groupe d'expérimentateurs sur les mines magnétiques au large de Halifax; commanda ensuite le yacht converti "Ambler" qui faisait la patrouille dans le golfe; enseigna aussi la navigation aux jeunes officiers de la Réserve des Volontaires et fut plus tard nommé pilote pour le port de Halifax avec le grade de lieutenant. Il fut promu à son rang actuel en 1944.
 Le lieutenant-commandant Chouinard est natif de l'Île aux Œufs où son père, Elzéar, fut gardien de phare pendant trente-trois ans. Il a quatre fils dont le plus vieux, âgé de 22 ans, est navigateur à bord d'un pétrolier de 10,000 tonnes, le "Mont-Royal Park", et un autre, Marcel, est paratrooper dans l'armée canadienne.
 Quoique âgé de 48 ans, le lieutenant-commandant Chouinard a signé pour le Pacifique. "Je veux finir cette guerre-ci", dit-il, "et ensuite le songerai peut-être à vivre une vie plus paisible".

Coll. Georges Chouinard



Le Soleil, Québec, 7 juillet 1945

Coll. Georges Chouinard

**--Promotions à
des marins**

(Suite de la dernière page)

M. Robert Rhind, Ste-Rose de Laval; aussi No 1, côte de la Montagne, Québec;promu lieutenant - commandant
électricien intérimaire : **John-Arthur Warr, 25, rue Calixa Lavallée;**
commissonné officier-technicien :
George-Robert Oulton, 92, avenue Park.**AUTRES PROMOTIONS**

Quatre autres membres de la Marine canadienne demeurant dans la région de Québec sont cités sur cette liste de promotions Ce sont :

**RESERVE DE LA MARINE
CANADIENNE**

promu lieutenant - commandant :

Albini-Charles-A. Chouinard, époux de madame Rose Cheuinard, 326½, rue Gottinger, Halifax, aussi 311½, rue Lafontaine, Rivière-du-Loup;**RESERVE VOLONTAIRE**promu lieutenant - commandant
intérimaire : **Frederick-Alvin Goad, époux de madame Bonnie Goad, 109, rue Gagnon, Ste-Rose;**promu lieutenant - commandant
électricien intérimaire : **Alfred-Ernest Howe, époux de madame Mary Howe, 11, Beresford Road, Halifax; aussi 796, boulevard Mercure, Drummondville**Promu lieutenant - commandant
(SB) (E) : **Delphis Vandal, époux de madame Vandal, rue Birmingham, Halifax; aussi 25, rue Jacques, Sorel.**

Le Soleil, Québec, 3 janvier 1946

Dernier hommage à M. Elz. Chouinard

Les Iles Cariboux, (Spécial). Un dernier hommage a été rendu ces jours derniers en l'église de cette paroisse, à M. Elzéar Chouinard, ancien gardien de phare de l'île aux Œufs dont la mort était survenue le 3 avril en l'hôpital de Matane, à l'âge de 79 ans et 10 mois.

La dépouille mortelle a été transportée de Matane aux Iles Cariboux, place natale du regretté défunt où eurent lieu son service et sa sépulture.

Outre son épouse, née Elise Fraser, M. Chouinard laisse dans le deuil huit enfants, Mme Wilfrid Jourdain (Mary), Mme Emile Dugas (Juliana), Mme Eugène Jourdain (Irène), Mme Albert Langlois (Germaine), Mme Arthur Langlois (Yoland), Mme Jean-Marie Poulin (Gabrielle), le capitaine Albini Chouinard, et M. Emile Chouinard; deux belles-filles, Meses Albini et Emile Chouinard; treize-huit petits-enfants, Berthe, Juliette, Ange-Aimée, Georges, Claude, Maurice, Fernande, Jean-Charles, Jacqueline, Jacques, Andrée Jourdain, Odette, Yvon, Pierre, Alain, Monique, Laval, Robert, Marcel, Julien, Jean-Pierre, Michel Chouinard, Renée, France, Georges-Emile, Ange-Henri, Noëlle, Claude, Guy-Marie, Michèle Dugas, Jean-Paul, Pauline, Irène, Pierre-Yves, Jean-Claude, Louis-Odile, Jean-Jacques Langlois, Bernard Poulin; une arrière petite-fille, Christine St-Louis,

et un fils adoptif, Louis-Philippe Després, son épouse et sa fille, Claudette Després.

Nous prions la famille d'agréer l'expression de nos vives condoléances.

Coll. Georges Chouinard

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3189761>

Chouinard, Elzéar, Le Soleil, vendredi 2 mai 1947, p. 6

Coll. Georges Chouinard

Les activités du "Saurel"

Sydney, Nouvelle-Ecosse, 13. (PC)
Où vont les brise-glaces pendant la
saison chaude?

Dans le cas du "Saurel", le dé-
blayeur de glaces de l'Atlantique-
Nord deviendra un navire auxillai-
re au service des phares de naviga-
tion le long de la côte de Terre-
Neuve et dans le golfe St-Laurent.
Il remplacera aussi les bouées dans
le détroit de Belle-Isle entre Terre-
Neuve et le Labrador.

Le "Saurel" devra voir à six pha-
res près de Terre-Neuve, « tandis
qu'il devra se rapporter aux Iles-
de-la-Madeleine ainsi que sur la
côte nord du St-Laurent.

Le capitaine du "Saurel" est un
Canadien français, natif du Labra-
dor, M. C.-A. Chouinard. Il a tra-
vaillé pendant 17 ans sur les brise-
glaces. Il est également un vé-
térant de la Marine Canadienne.
De 1940 à 1946, il était officier
d'entraînement dans l'Atlantique-
Nord, ainsi qu'un assistant dans le
département de gérance du port
d'Halifax.

Le capitaine Chouinard demeure
actuellement à Charlesbourg, mais
il se plaint qu'il ne demeure pas
longtemps chez lui. L'an dernier
il a été à sa demeure pendant
seulement huit jours.

Le Soleil, Québec, 13 mai 1948



Coll. Georges Chouinard



<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3524336>

L'Action catholique, Québec, 29 septembre 1948, p. 8



EXPLORERS THEN AND NOW show how arctic fashions have changed within 40 years. In 1909 Peary's crew

(left) wore bulky fur suits because they had to follow dog sledge on foot across polar pack. Today's explorers (right)



wear light but windproof clothing and travel from ship to shore in the enclosed cabin of a helicopter (background).



PEARY wore this heavy fur suit when he walked across ice to Pole.

PEARY'S CAIRN IS FOUND

Helicopter-equipped task force locates 43-year-old record of his polar expedition

In the early fall of 1905, Commander Robert Peary's ship *Roosevelt* nosed her way into Robeson Channel and hove to off Cape Sheridan, 550 miles south of the North Pole. Commander Peary was making an attempt to reach "90 North," geographical top of the earth. Landing on the rocky, lonely shore of Cape Sheridan, he discovered in a cairn the written record of a previous explorer, Britain's Sir George Nares. Peary took the original, left a copy with his own handwritten report in a new cairn. Three years later Peary returned to the Arctic, this time became the first man to reach the Pole.

In the late summer of this year a U.S.-Canadian task force nosed its three ships into the same waters off Cape Sheridan. The task force was on a mission to supply weather stations already there and to look for sites for new ones. But the officers knew of Peary's records and were on the lookout for his cairn. They were well equipped for exploring ashore. But landing

parties had their dangerous moments, especially when the ice-breakers had to dash for open water and leave crewmen ashore until helicopters could pick them up. With only two days left before oncoming winter weather would force the ships to leave for good, the discovery was made. All the stranded men had been flown from shore to ship except Charles Hubbard, a former Harvard football captain who is now chief of the Weather Bureau's arctic operations. As his helicopter started toward the ship, he spotted two tall cairns. Dropping beside them, he tore the rocks apart, found nothing. Then, in a smaller one nearby, he found an old Scotch whisky bottle. In it was the record Peary had left behind 43 years ago.

The documents were taken aboard ship and copied. Then the copies were flown ashore and put in a new stone cairn, there to wait through more arctic seasons until a new discoverer comes into Robeson Channel off Cape Sheridan's bleak coast.



PEARY'S SHIP AND HELICOPTER illustrate the modernization of exploration methods. Peary's expedi-

tion used the *Roosevelt* (left), a sailing ship with steam auxiliary. If any crewmen got stranded ashore they were



lucky to be found. Navy and Coast Guard darted ashore by helicopter (right) and easily communicated with land.

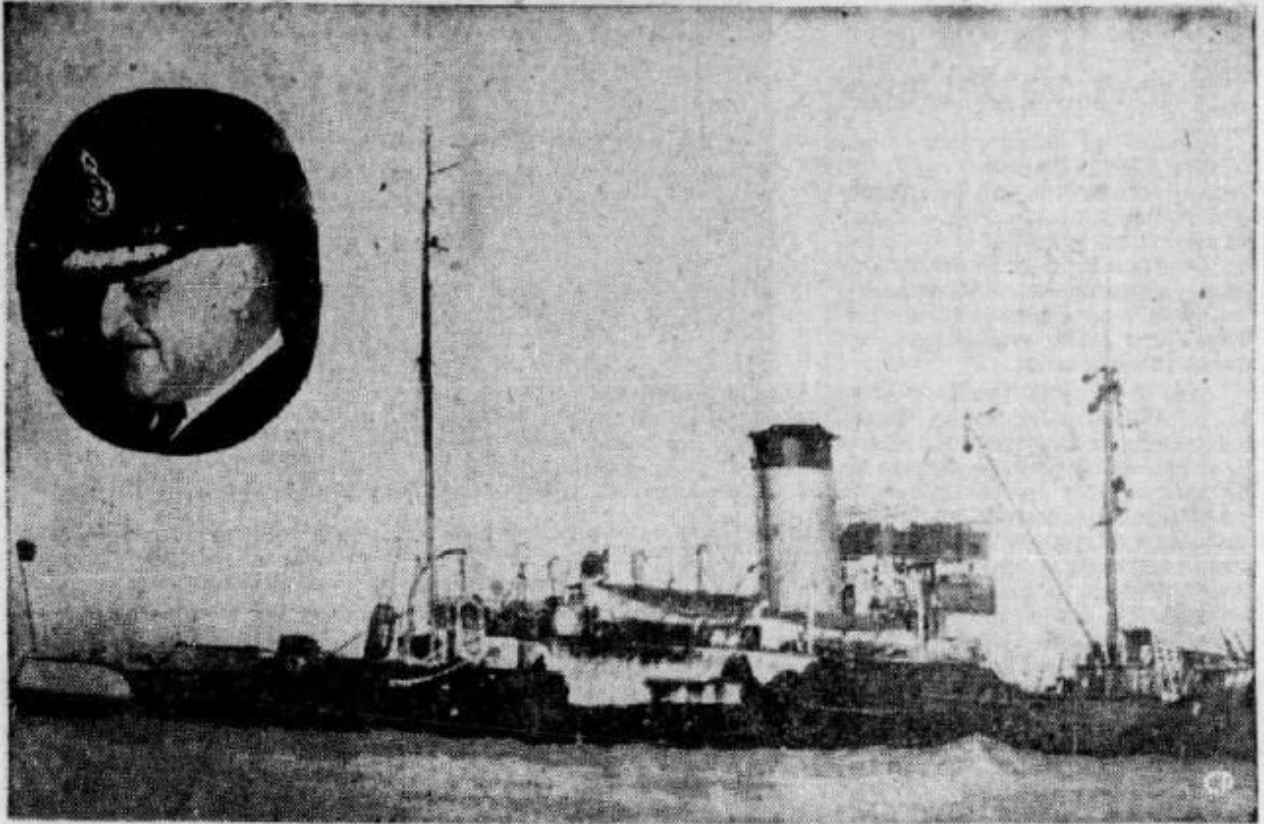
Coll. Albini Chouinard

Source inconnue, U.S.-Canadian Task Force, octobre 1948

LE DEVOIR

MONTREAL, JEUDI 21 AVRIL 1949

UNE MISSION DE SECOURS



Le brise-glace Saurel sous le commandement du capitaine Louis Chouinard (dans le médaillon) vient de terminer une mission de secours aux postes isolés de la côte est du Labrador. Le navire transportait pour \$25,000 de marchandises et de vivres afin de venir en aide à des populations qui risquaient de mourir de faim. La glace était si épaisse que le navire a mis deux jours pour franchir les derniers huit milles.

(Photo C.P.)

Coll. Georges Chouinard

Le Devoir, Montréal, 21 avril 1949

Expédition hasardeuse

Envoyé en mission de secours, le "Saurel" reste pris dans les glaces au large du Labrador

Ottawa, 16. (PC) — Le brise-glace "Saurel" est immobilisé dans un champ de glace au large de l'île St-Charles, à cinq milles environ de la Côte du Labrador. Le capitaine Louis Chouinard en a appris la nouvelle dans un message radiophonique au Ministère des Transports, hier matin, à 6 heures 30, heure de l'est. Le brise-glace a tenté un exploit presque impossible à ce temps et de l'année, quand à la demande de l'hon. Lionel Chevrier, il a quitté Halifax avec des vivres pour des postes isolés de la côte du Labrador où l'on souffre de la faim.

Le capitaine Chouinard a fait savoir qu'il devra attendre que la glace affaiblisse avant de dégager le "Saurel". Il n'y a pas d'autre alternative puisque la glace est encore solide jusqu'à la rive et que ni le "N. B. McLean", ni le "La-pointe", qui sont en service au large de la Nouvelle-Écosse et dans le golfe St-Laurent, ne peuvent aller au secours du "Saurel".

L'île St-Charles est située à l'entrée nord du détroit de Belle-Ile, à 55 milles au nord-nord-ouest de l'extrémité nord de Terre-Neuve. Les provisions de bouche sont abondantes à bord du "Saurel".

Seuls des canotiers peuvent attendre le brise-glace, mais c'est une entreprise hasardeuse. La mis-

sion Grenfell possède des traîneaux et des chiens et il est possible que l'on tente d'aller jusqu'au "Saurel".

Avant de recevoir l'ordre de se porter au secours de la nouvelle province canadienne, le "Saurel", samedi dernier, était ancré dans le port de Sydney, N.-E., à peine de retour d'un voyage de rupture de la glace autour du Saguenay, dans le St-Laurent.

Sur réception de l'ordre, le vogues à St-Jean, s'y charge pour \$25,000 de vivres et autres secours, et quitta la capitale mardi à destination de la côte sud du Labrador, qui avait lancé à Terre-Neuve des appels de détresse.

Les barrières de glace du Labrador, formidables à ce temps et de l'année, sont empilées contre la côte par un fort vent de l'est.

Le ministre du Transport se tient en communication constante avec le brise-glace par le truchement de la station ministérielle de Dartmouth, N.-E.

Coll. Georges Chouinard

Le Soleil, Québec, 16 avril 1949, p. 15



Le Saurel attend que le vent tourne

Halifax, 16 (P.C.) — Le département du Transport, ici, déclare que le brise-glace Saurel avance lentement à travers la barrière de glaces qui isole les villages du sud du Labrador.

Le Saurel est devenu avant-hier prisonnier d'un vaste champ de glaces. Le brise-glace transporte une cargaison de vivres évaluée à \$25,000 vers plusieurs établissements du Labrador à court de nourriture.

Le capitaine Louis Chouinard, le vétéran qui commande le Saurel, déclare que "seul un changement de direction du vent améliorera la situation". On croit qu'un changement de direction du vent ferait relâcher la masse presque impénétrable des glaces et permettrait au Saurel de se frayer un chemin.

Depuis jeudi, le brise-glace n'a parcouru qu'une distance de quatre milles. Il se trouve maintenant à 50 milles au nord de Terre-Neuve et à deux milles à peu près du Labrador. Un des villages isolés — Port Hope Simpson — se trouve à plus de 40 milles au nord.

Des avions parachutent des vivres aux villages menacés de famine depuis plus d'une semaine.

Le Saurel se trouve actuellement au large de l'île St-Charles. La glace forme un barrage impénétrable jusqu'à la terre ferme. On ne peut envoyer ni le McLean ni le Lapointe aider le Saurel car tous sont au travail, l'un sur la côte de la Nouvelle-Ecosse et l'autre dans le golfe St-Laurent.

L'île St-Charles se trouve à cinq milles de la terre ferme et à l'entrée nord du détroit de Belle-Ile.

Le seul moyen de se procurer des vivres du Saurel, c'est l'usage du traîneau à chiens sur les glaces dangereuses. Le Saurel n'a pas de chiens, mais la mission de Grenfell a des traîneaux et des chiens.

Coll. Georges Chouinard

Le Nouvelliste, Trois-Rivières, 16 avril 1949, p. 1

Temps moyen quotidien:
Muséum retourant au beau l'après-midi
 Température à Montréal hier:

6.30 a.m. 57	12.30 p.m. 72	6.30 p.m. 62
7.30 a.m. 58	1.30 p.m. 74	7.30 p.m. 65
8.30 a.m. 57	2.30 p.m. 75	8.30 p.m. 62
9.30 a.m. 63	3.30 p.m. 76	9.30 p.m. 60
10.30 a.m. 66	4.30 p.m. 78	10.30 p.m. 61
11.30 a.m. 68	5.30 p.m. 84	11.30 p.m. 62

Météo météorologique canadienne en usage D



Canada

LE SAINT DU JOUR
 ST-LEON, pope et confesseur

184e journée — 7e mois, 31 jours — 27e semaine

SOLIL lever à 4 h. 16 LUNE lever à 10 h. 47
 coucher à 7 h. 51 coucher à 8 h. 24

PRIX : CINQ CENTS

QUARANTE-HUITIEME ANNEE — No 74

MONTREAL, LUNDI 3 JUILLET, 1950

Coll. Georges Chouinard

Le nouveau navire de patrouille canadien "C.D. Howe" arrivera au port demain. C'est le plus récent vaisseau à sortir des chantiers canadiens. Il est destiné à remplacer l'infortuné "Nascopie" comme navire de patrouille dans l'Arctique.

Le "C.D. Howe" sera précédé de son hélicoptère. En effet, ce navire se complète d'un hélicoptère, qui lui servira de guide. Il patrouillera le Grand Nord où il servira de ravitailleur, d'hôpital, de centre météorologie, de cartographe et de brise-glace.

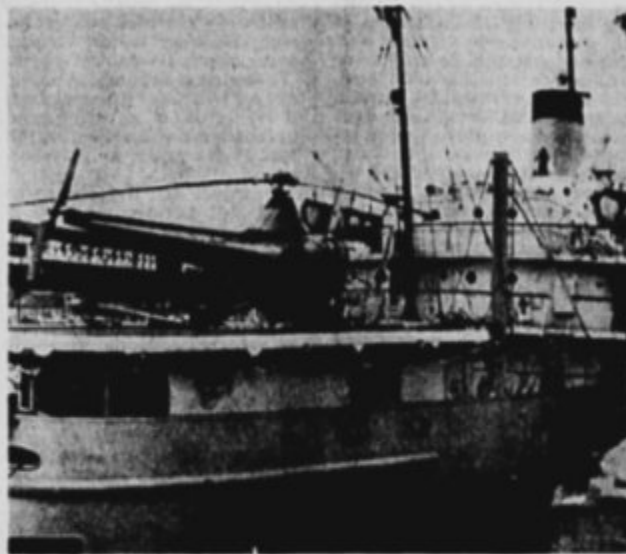
Le "C.D. Howe" déplace 3,628 tonneaux et est long de 280 pieds. Son commandant, le capitaine C.-A. Chouinard, est au service du ministère des Transport depuis 22 ans. Il conduira son navire dans les champs de glaces de la baie d'Hudson et de la mer Arctique. Le navire porte, outre son équipage, un médecin, un dentiste des missionnaires, des officiers de la Gendarmerie royale, des hydrographes et un interprète de la langue esquimau. Il peut porter 65 passagers.

Le "C.D. Howe" passera deux semaines à Montréal avant de partir pour l'Arctique.

Le Canada, Montréal, 3 juillet 1950

Coll. Georges Chouinard

Le "C. D. Howe" va remplacer l'infortuné "Nascopie"



Le plus récent bateau du gouvernement, le "C. D. Howe," est actuellement au quai Victoria où il se prépare à entreprendre son premier voyage dans l'Arctique. Portant un hélicoptère qui lui servira de guide et d'ambulance, le "C. D. Howe" s'en va remplacer le "Nascopie" auprès des postes isolés des régions désertiques du Grand Nord. Ce dernier s'est échoué et a coulé au Cap Dorset, dans la Baie d'Hudson, il y a quatre ans. (Photo "Le Canada", par Yves Jasmin)

Le nouveau navire à tout faire, le C. D. Howe, au quai Victoria

Le "C. D. Howe" et son hélicoptère sont actuellement dans le port au quai Victoria. Le nouveau brise-glaces du gouvernement sera particulièrement affecté à la région du grand Nord où il agira comme navire à tout faire auprès des postes isolés de ces régions désertiques.

Outre l'hélicoptère Sikofsky qui lui servira de guide et d'ambulance, le "C. D. Howe" possède une versatilité précieuse. Il servira de station météorologique flottante, d'hôpital, de salle de dentiste, de navire de police, de station hydrographique, de brise-glaces, de cargo et de paquebot. Il peut transporter, en plus de son équipage et du personnel spécialisé, 65 passagers et un espace est réservé pour 12 Esquimos et leurs chiens. Ce chenil, dit l'équipage, est tout ce qu'il y a de plus moderne comme chenil.

Le capitaine C.-A. Chouinard, commandant du navire, possède une précieuse expérience de 22 ans au service du ministère des Transports. Son navire est justement le fruit de son expérience et de celle de tous ceux qui ont voyagé à bord du "Nascopie" pendant de nombreuses années.

Le "C. D. Howe", qui jauge 3,628 tonnes, est ce qu'il y a de plus moderne à tous points de vue. Des centaines de détails de construction, appliqués à toutes les parties du navire, en font le dernier-cri en navigation arctique.

Il quittera Montréal dans environ deux semaines à destination de Churchill, sur la baie d'Hudson.

Le navire sera officiellement mis en service aujourd'hui, au cours d'une brève cérémonie à laquelle l'hon. Lionel Chevrier, ministre des Transports, officiera. M. Chevrier sera accompagné de l'hon. Paul Martin, ministre de la Santé nationale, et de plusieurs dignitaires du gouvernement et du port de Montréal.

Le Canada, Montréal, 5 juillet 1950

Coll. Georges Chouinard

LA PRESSE, MONTREAL, JEUDI 6 JUILLET 1950
Le "C.D. Howe" inauguré par une excursion



Le nouveau vaisseau du gouvernement fédéral, le "C. D. Howe" qui en est à son premier séjour à Montréal a été hier officiellement inauguré, alors qu'un groupe des principaux fonctionnaires du monde maritime a pris place à bord pour faire une excursion sur le fleuve. Dès aujourd'hui on procédera à l'ar-rimage du "Howe" en vue de son premier voyage dans l'Arctique, dans quelques jours. On voit dans la photo ci-haut, le capitaine A. CHOUINARD, commandant du "C. D. Howe", accueillant à son arrivée, M. J.-C. LESSARD, sous-ministre des transports, qui était l'un des invités d'honneur.
 (cliché LA PRESSE).

A bord du "C. D. Howe"

Le capitaine A. Chouinard était hier l'hôte des autorités maritimes de la métropole et d'Ottawa, à bord du navire qu'il commande, le "C. D. Howe", la plus récente unité ajoutée à la flotte du ministère des transports.

Construit et muni d'appareils spéciaux qui en font un navire destiné au service de patrouille de l'est de l'Arctique, durant les mois d'été, le "C. D. Howe" a été exécuté selon les plans de MM. German et Milne, de Montréal.

Les personnes qui ont eu l'avantage de visiter le navire, hier, au cours d'une réception originale qui a pris la forme d'une excursion sur le fleuve jusqu'à Verchères, ont pu constater que le "C. D. Howe" est absolument impeccable, au point qu'on n'y sent pas la moindre vibration des moteurs Diesel. La manœuvre de ce navire semble des plus aisées et ses réactions sont vives comme celles d'un navire de guerre.

Durant l'hiver, le "Howe" accomplira la tâche de vaisseau baliseur-ravitailleur de phares et généralement d'aides à la navigation, dans les eaux du golfe.

Parmi les invités à la réception d'hier, on remarquait M. J.-C. Lessard, sous-ministre des transports.

Au cours de la randonnée sur le fleuve, l'hélicoptère du "Howe", conduit par le pilote Charles Parkin, assisté par l'ingénieur Kenneth Wallingford, tous deux d'Ottawa, a exécuté ses prouesses autour du navire en marche.

La Presse, Montréal, 6 juillet 1950

Temp. probable aujourd'hui :

Beau		
Température à Montréal hier :		
4.30 a.m. 59	12.30 p.m. 74	6.30 p.m. 71
7.30 a.m. 60	1.30 p.m. 78	7.30 p.m. 69
8.30 a.m. 64	2.30 p.m. 78	8.30 p.m. 69
9.30 a.m. 68	3.30 p.m. 80	9.30 p.m. 67
10.30 a.m. 70	4.30 p.m. 80	10.30 p.m. 67
11.30 a.m. 74	5.30 p.m. 75	11.30 p.m. 66

(Bulletin météorologique complet en page 3)

Le Canada

LE SAINT DU JOUR

Sa. Mechtide, vierge

187^e journée — 7^e mois, 31 jours — 37^e semaine

SOLEIL lever à 4 h. 19 coucher à 7 h. 50 LUNE lever à 11 h. 36 coucher à 11 h. 51

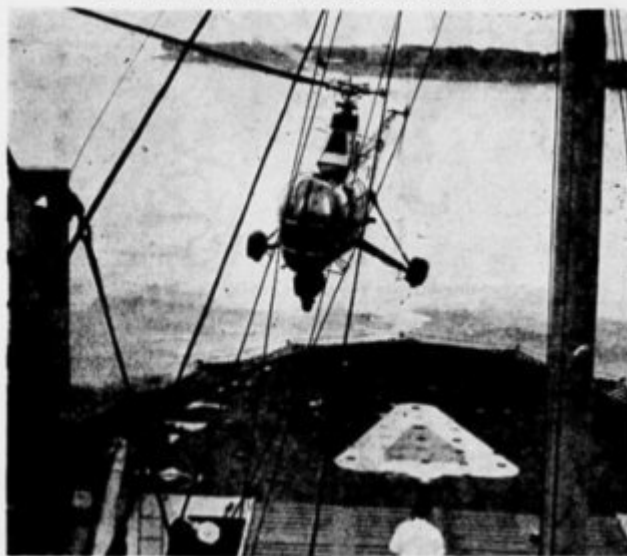
QUARANTE-HUITIEME ANNEE — No 77

MONTREAL, JEUDI, 6 JUILLET, 1950

PRIX : CINQ CENTS

Coll. Georges Chouinard

Délicate manœuvre de l'hélicoptère du "C. D. Howe"



Au cours d'une longue promenade sur le fleuve, les nouveaux propriétaires, l'équipage et les constructeurs du "C. D. Howe," le plus récent navire de patrouille du gouvernement canadien, destiné à l'Arctique, ont pu se rendre compte de la solidité de sa construction, du confort de ses pièces intérieures, de sa rapidité et du bon fonctionnement de ses machines. Ils ont aussi assisté à une démonstration de manœuvre de l'hélicoptère qui s'est envolé et s'est posé pendant la marche du navire.

Le colonel R. K. Marshall, à gauche, président de Canada Steamships Lines et du chantier maritime Davis, de Lévis, où le navire a été construit, serre la main de M. J.-C. Lesard, sous-ministre des Transports en lui rappelant qu'une semblable cérémonie les avait réunis au lancement du navire en septembre dernier. M. R. Black, à l'extrême-gauche, architecte naval aux chantiers Davie et le capitaine C.-A. Chouinard, à l'extrême-droite, commandant du navire, accompagnent les deux représentants officiels. (Photos "Le Canada," par Robitaille.)

Le Fonds de secours du Manitoba: \$6,516,133.00

WINNIPEG, 4. (C.P.) — Le Fonds de secours du Manitoba s'est aujourd'hui élevé à \$6,516,133, augmentation de \$194,000 au cours des 24 dernières heures. L'objectif de ce Fonds est de



Grandes espérances fondées sur le C. D. Howe, nouveau Nascopie

Les chroniqueurs maritimes des quotidiens de Montréal ont assez fréquemment l'occasion de parcourir les quelques milles qui séparent le port de Verchères. C'est pourquoi ils ont pu examiner à loisir les différents coins et recoins de l'irréprochable navire de patrouille du gouvernement, le C. D. Howe, laissant le passage aux non-initiés.

Nous disons irréprochable car, généralement, quand un veut bien

gratier jusqu'au fond, il y a toujours un fin bout qui s'érouse. Mais il n'y a rien qui s'érouse sur le C. D. Howe. Le navire est extrêmement bien fait. Rien n'a été négligé pour en faire un vaisseau moderne, solide dans ses moindres détails et exempt à tous les points de vue.

La où la promenade d'hier a été différente est que nous avons passé

(Suite 2e page, 2e col.)

● ● ● Grandes espérances fondées . . .

(Suite de la troisième page)

la majeure partie de l'après-midi sur la passerelle, le principal poste de commandé.

C'est fascinant, une passerelle. Pour ceux que la mécanique compliquée amuse, il y a de tout. Mais le joujou le plus intéressant est sans contredit le radar.

Les yeux collés sur l'appareil, nous pouvons suivre la marche du navire, représenté par le point central d'un grand cercle lumineux, naviguant au milieu de la foule d'autres points que sont les bouées, les chaloupes, les autres navires, entre les deux berges du fleuve. Le pont du Havre relie, sur l'écran, les deux berges.

L'hélicoptère qui fait partie de l'équipement du navire a gracieusement évolué autour du bateau pour se poser sur la minuscule plate-forme qui lui est réservée à l'arrière. L'appareil a effectué trois envolées, au grand plaisir des badauds riverains et des petites embarcations qui nous escortaient pendant quelque temps.

La grande épreuve du Howe commencera bientôt. Il appareillera en effet pour le Grand Nord d'ici deux semaines. C'est au retour de ce voyage, en octobre, que l'on saura si le bateau répond aux grandes espérances que la visite d'hier justifiait chez ses nouveaux propriétaires.

Le Canada, Montréal, 6 juillet 1950

Personnalités maritimes

“Vivre pour naviguer, non pas naviguer pour vivre”

Telle est la maxime du capitaine Albini Chouinard, du “C.D. Howe”.

par Léopold Hébert

chroniqueur maritime

Quand la tempête valse et brise les voiles, il reste à l'écart les gardiens des îles. Quand le silence grave a des yeux d'éternité.

Il n'est pas un navigateur, en nos eaux, plus marqué pour une carrière maritime que le capitaine Albini Chouinard, présentement commandant du “C. D. Howe”, vaisseau du ministère des transports destiné à la patrouille de l'est de l'Arctique. Et le terme “marqué” retrouve ici son sens littéral. En fait, en fait d'être né sur une île d'où il fallait nécessairement communiquer avec la terre ferme par bateau, le capitaine Chouinard porte les marques de blessures reçues au cours d'un naufrage, alors que la proue d'une embarcation s'écroula profondément sur son front.

Mais l'adversité n'a jamais fait perdre à l'homme fermement à la roulotte de ce marin qui a su appliquer en toutes circonstances, sa devise qui est: “Il faut vivre pour naviguer, et non pas naviguer pour vivre”.

L'île natale

C'est à l'île aux Oeufs, dans le golfe St-Laurent, qu'est né Albini Chouinard, le six septembre, 1893.

Son père, feu M. Elzéar Chouinard, était gardien du phare, seule exploitation de la présence de cette famille sur la petite île. Les longs services de M. Chouinard lui valurent une décoration du roi d'Angleterre. En effet, il garda le phare durant trente-six années, guidant les navires à bon port. Grâce à sa vigilance aucun accident ne s'est produit en ces parages durant sa longue carrière. Le gardien mourut en 1941. Son fils, M. Emile Chouinard, frère du commandant du “C-”



Le cap. ALBINI CHOUINARD

D. Howe”, a pris sa succession comme gardien du phare de l'île aux Oeufs.

La mère du capitaine est d'origine écossaise. Née Elsie Fraser, elle fut et demeure encore l'instigatrice des goûts maritimes de sa famille.

Alors que ses cinq filles et ses deux garçons étaient encore très jeunes, elle comprit la nécessité pour eux de s'attacher à leur petite île. Detachés du reste du monde, ces enfants n'en devaient pas moins être instruits. Elle fut leur première institutrice.

Afin de susciter de l'intérêt et même de la fierté envers leur île, c'est elle qui leur enseigna l'histoire du naufrage de la flotte de l'amiral Walker, en 1711, sur l'île aux Oeufs. Peu à peu, une bibliothèque s'était montée; des recherches autour de l'île furent fructueuses et l'on commença un petit musée. Quand l'un des enfants retrouvait quelque épave à la mer, il était récompensé. Ainsi la famille Chou-

inard était-elle unie tant par le sang que par un même idéal.

Élevés en mer

Mais la difficulté d'habiter une île rocailleuse à neuf milles de la terre ferme était aussi constamment renouvelée à l'égard de ses habitants. Les garçons apprirent tôt à naviguer, parce qu'il fallait bien souvent se rendre à l'un ou l'autre village côtier afin de relâcher les approvisionnement.

Les voiliers et beaux de l'époque firent sans doute naître des rêves non moins beaux. Le goût de la mer s'affirma peu à peu et devint irrésistible.

Si bien que dès l'âge de quatre ans, le jeune Albini s'attira les foudres paternelles en voulant d'une manière trop vive, qu'il avait la position de marin.

Son père lui avait confié une somme d'argent afin de lui permettre d'aller sur la terre ferme. Inquiet sur le résultat, l'instruction reçue sur l'île demandait quelque complément; et à quelques ans, il faisait qu'un garçon songeait sérieusement à son avenir. Bref, après des adieux déchirants, l'adolescent quitta le foyer, s'embarqua sur une goélette qui se dirigea vers la côte. On ne devait le revoir que six mois plus tard.

Rendu à Pointe-Caribou cependant, le plan paternel devait être contraire par un simple petit écrit: “Bateau à vendre...” et la somme indiquée, comme si le diable avait fait rigide d'avance, était exactement le montant qui devait servir à payer une année d'écoles et le voyage du jeune homme à Québec.

La tentation était trop grande, et la débauche facile à commettre. Tout complétement, tout écrivit, Albini se rendit acquiescer de la goélette. A quatorze ans, il était capitaine et propriétaire de son bateau qu'il nomma “La Vierge”.

On imagine le fureur du gardien du phare quand il se rendit compte du méfait de son fils. Mais celui-ci permit de naviguer durant la belle saison, et de consacrer les mois d'hiver à ses études. C'est ainsi qu'Albini Chouinard participa au voyage durant quatre années. Un de ses oncles, bon navigateur, assumait officiellement le commandement de “La Vierge” durant ces années, à cause de l'âge du véritable capitaine du voilier. Ils accomplirent ainsi de nombreuses voyages entre les parages de la côte nord et de la côte gaspésienne et Québec. L'argent n'était gagné ni suffisant par soi-même à rembourser le père du jeune étudiant, mais encore à payer les études à Québec. Il en resta même à mettre de côté pour l'avenir.

A l'âge de dix-huit ans, le jeune marin eut cependant envie d'aller plus loin, mais comme “La Vierge” ne pouvait naviguer que sur le fleuve, il vendit la goélette. Ses études prirent dès lors plus de son temps. Il ne navigua que durant les vacances de l'été, au service d'un vaisseau du gouvernement qui allait jusqu'à Terre-Neuve, et aussi sur la côte de la Nouvelle-Écosse. C'est ainsi qu'il fit connaissance avec la haute mer et les grandes tempêtes.

Puis, la guerre mondiale

A l'âge de vingt ans, on retrouve le matelot Chouinard en pleine guerre, à bord d'un navire de la marine marchande britannique. Ses premières traversées de l'Atlantique devaient donner une grande impres-

sion au jeune homme qui n'avait rêvé que de cela depuis si longtemps. La première guerre mondiale lui laissa aussi des mauvais souvenirs.

Son premier navire eut en effet un tragique destin. Alors qu'il se rendait d'Espagne à un port d'Angleterre, il fit le rencontre d'un navire de guerre allemand qui donna à l'équipage allié quelques minutes pour abandonner le vaisseau.

Les cinquante-sept hommes d'équipage furent forcés d'abandonner à bord des deux seuls chaloupes de sauvetage du navire dont le éloignement aussi rapidement que possible. Les Allemands firent feu sur le vaisseau et le coulèrent en peu de temps. On était alors à huit cents milles de la côte espagnole.

Durant les huit jours qui suivirent, l'équipage à la dérive souffrit horriblement de la faim et de la soif. Dix-sept des cinquante-sept matelots moururent au cours de ces journées tragiques. Puis, un navire anglais passa et rescapa les survivants qui furent laissés à Gibraltar. Parmi ceux-là, se trouvait le matelot Chouinard.

“Il faut commencer par son premier naufrage”, se dit alors le matelot qui, sans plus s'émeouvoir, demanda immédiatement d'être placé sur un autre océanique.

A bord de l'“Asterion”

Il fut envoyé à bord d'un navire chargé du transport des troupes entre Alexandria et Libanone, l'“Asterion”.

Son second navire n'eut guère plus de chance. Après y avoir passé presque deux ans, le jeune Chouinard vit son navire se faire torpillé par l'ennemi, au large de Tunis.

La panique ne fut pas longue à se développer parmi la nombreuse foule de militaires qui se trouvaient à bord. C'est au cours des opérations de sauvetage que le jeune homme reçut les blessures dont il porte encore les marques.

Il venait à peine de descendre dans l'un des bateaux de sauvetage, chargé de manipuler les cordages. Il se pencha vers l'avant de l'embarcation dans le but de le libérer de ses amarres, quand un homme affolé sauta du pont de l'océanique et tomba directement sur la tête du marin. Le groupe du bateau s'immobilisa sur le bord du pont. Chouinard qui perdit conscience.

À la suite de cet accident, il fut envoyé dans son foyer; il passa les années, de 1917 à 1919, en repos, accomplissant les fonctions d'assistant gardien du phare de l'île aux Oeufs, parmi les siens.

Toujours la mer

Mais après deux ans de repos, l'appel de la mer eut une autre fois raison de marier qui s'engagea sur le garde-côte “Marguerite”. Puis, en 1921, nommé premier officier, il passa au service de la compagnie Clarke qui le plaça à bord de son navire “Labrador”. L'année suivante, le même compagnie le nomma à bord du “North Shore”, premier de son nom qui était un yacht ayant appartenu à la famille impériale de Russie. Il y resta durant trois ans. En 1923, le jeune officier

passait au service du “New Northland”, vaisseau à passagers de la compagnie Clarke, qui voyageait entre Montréal, les ports de Terre-Neuve et du Labrador, durant l'été, et, en hiver, entre le Canada et les ports de la Floride et des Antilles.

Il obtint son dernier commandement en 1928 alors qu'on le retourna sur le “North Shore”, pour en prendre cette fois la direction complète.

Le ministère de la marine et des pêcheries, comme s'appelait alors le ministère des transports, fit appel aux services du capitaine Chouinard en 1929, et depuis lors, il resta attaché au gouvernement, sauf durant les années de la seconde guerre mondiale.

Toujours la guerre

La seconde guerre mondiale n'a toutefois pas laissé au capitaine les souvenirs désagréables de la première.

Dès 1940, la marine de guerre canadienne fit appel à tous les marins professionnels du pays dont elle fit une catégorie spéciale, dite de la réserve, par opposition aux marins de la force navale permanente, et aux membres de la catégorie des volontaires de la réserve. Le capitaine Chouinard fut de la réserve (R.C.N.R.). On lui confia le commandement de corvettes et de dragueurs de mines. Ses succès au cours des expériences qui suivirent la première apparition des mines magnétiques allemandes, attirèrent sur lui l'attention de ses supérieurs qui jugèrent bon de lui confier l'entraînement des jeunes officiers. Durant dix-huit mois, le capitaine Chouinard vit défiler sur son bateau, tous les aspirants du King's College d'Halifax, à qui il enseignait l'art difficile de la poursuite des sous-marins.

En 1943, soit l'année la plus terrible pour les Alliés, de la bataille de l'Atlantique, la marine confia au capitaine Chouinard le commandement d'un navire ravitailleur qui venait d'être terminé en Georgie, aux États-Unis. Entouré de son équipage complet, le capitaine partit par chemin de fer pour les États-Unis, et retourna à Halifax à bord de son bateau. En route, à plusieurs reprises, il déjoua les manœuvres des sous-marins ennemis.

En 1944, on lui confia le poste d'adjoint au maître du port de la base navale d'Halifax, poste qu'il occupa jusqu'au moment de son licenciement, en 1946.

Cette même année, le ministère des transports confia au capitaine Chouinard le commandement du brise-glace “Saurer”, qui accompagna des expéditions dans l'Arctique, préparant ainsi la voie au “C. D. Howe”.

Le capitaine Chouinard eut deux fils de son premier mariage avec Emile Paquette, de Rivière Pentecôte. Son fils, Robert s'engagea dans la marine durant la seconde guerre mondiale, alors qu'il n'avait que dix-neuf ans.

Il est aujourd'hui l'un des plus jeunes capitaines au long cours du Canada. Il est commandant d'un port-trolier de l'Imperial Oil, et l'un des rares possesseurs des trois décorations canadiennes des campagnes du Pacifique, de l'Atlantique et de l'Arctique.

En 1942, Robert se trouva au large de la côte africaine, exactement à la date marquant le vingt-troisième anniversaire du naufrage du navire de son père.

L'autre fils du capitaine Chouinard, Marcel, est aujourd'hui ingénieur pour le ministère de la défense nationale, à Halifax.

En 1942, le capitaine épousa en secondes noces, Rose Longtin, de Québec. Le capitaine habite 8-Pierre de Charlebourg, près de Québec, mais sa mère n'a jamais cessé de quitter le phare de l'île aux Oeufs, aujourd'hui géré par le frère du commandant du “C. D. Howe”.

Mme Chouinard ne trouvera pas dans sa bibliothèque le plus récent chapitre ajouté à l'histoire de l'île aux Oeufs, parce que c'est sa propre famille qui, grâce à elle, est en train de l'écrire.

Coll. Georges Chouinard

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2959533>

La Presse, Montréal, 13 juillet 1950, p. 23

Le Canada

Tous droits réservés

Emballé et frais

Température à Montréal (en °C)

8.30 a.m. 70	12.30 p.m. 75	4.30 p.m. 74
9.30 a.m. 71	1.30 p.m. 78	5.30 p.m. 74
8.30 a.m. 70	2.30 p.m. 79	6.30 p.m. 72
9.30 a.m. 70	3.30 p.m. 80	7.30 p.m. 69
10.30 a.m. 70	4.30 p.m. 80	10.30 p.m. 67
11.30 a.m. 70	5.30 p.m. 79	11.30 p.m. 66

(Rapport météorologique complet en page 2)

LE SAINT DU JOUR

ST-VINCENT DE PAUL, confesseur

20th June — 7th July, 21 June — 27th June

SOLEIL lever à 4 h. 29 LUNE lever à 10 h. 14
coucher à 7 h. 42 coucher à 10 h. 17

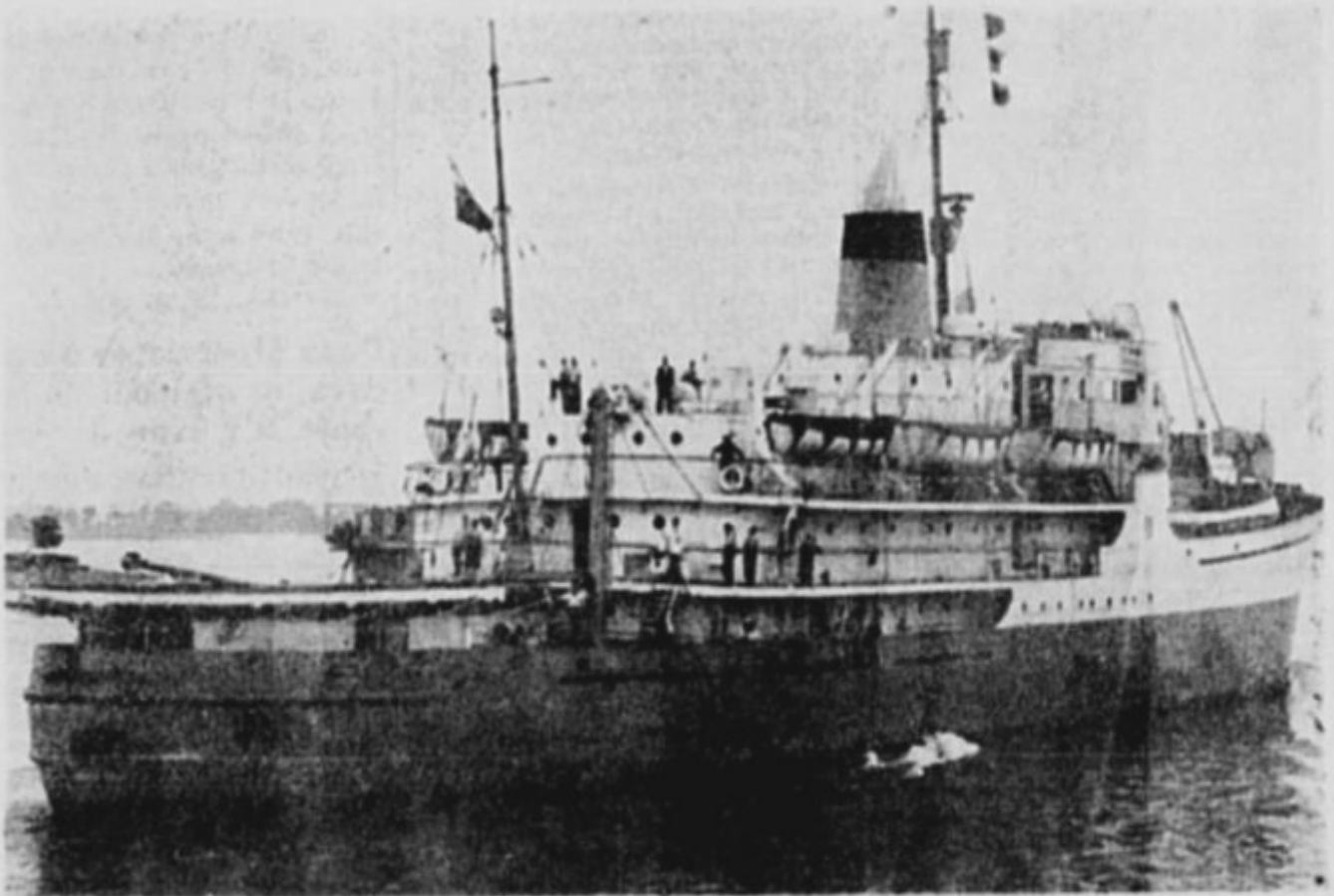
QUARANTE-HUITIÈME ANNÉE — No 88

MONTRÉAL, MERCREDI 19 JUILLET, 1950

PRIX : CINQ CENTS

Coll. Georges Chouinard

En route pour les mers du soleil de minuit



Se dirigeant vers l'Arctique pour un voyage de trois mois, le "C.D. Howe", vient de quitter le port de Montréal avec une forte cargaison. Une dizaine d'arrêts le long du Labrador et de la Baie d'Hudson ne devraient pas l'empêcher d'atteindre Churchill le 15 août le plus tard. Rechargeant en cet endroit du nord-est manitobain, le "C.D. Howe" repartira franc nord pour les postes les plus septentrionaux de la partie est de notre région arctique. Il est attendu depuis de longs mois, les uns soupirant après une laveuse électrique, les autres après un "jeep", d'autres enfin, après une petite baleinière . . . le "C.D. Howe" sèmera ses étrennes tout le long de son parcours de 12,000 milles dans l'Arctique, pour revenir dans nos eaux vers la mi-octobre.

Le Canada, Montréal, 19 juillet 1950

6.30 a.m. 70	12.30 p.m. 75	6.30 p.m. 74
7.30 a.m. 71	1.30 p.m. 76	7.30 p.m. 74
8.30 a.m. 70	2.30 p.m. 76	8.30 p.m. 72
9.30 a.m. 70	3.30 p.m. 80	9.30 p.m. 68
10.30 a.m. 70	4.30 p.m. 80	10.30 p.m. 67
11.30 a.m. 70	5.30 p.m. 79	11.30 p.m. 66

*Régime météorologique complet en page 21

Coll. Georges Chouinard

Le "C. D. Howe" en voyage de 3 mois dans la région arctique

Si les résidents de la Baie d'Hudson et de la région sub-polaire se tiennent régulièrement aux écoutes, ils doivent jubiler en ce moment, car le ravitailleur du ministère du Transport, le "C. D. Howe", a quitté Montréal pour s'y rendre.

Il levait l'ancre lundi, portant quelque 1,000 tonnes de ravitaillement à son bord. A Québec, il en prendra d'autres, avant de filer vers le Labrador, la Baie d'Hudson et l'Arctique. Le capitaine Albari Chouinard est assuré d'arriver à Churchill autour du 15 août, même en comptant les arrêts, une dizaine: Cartwright, Rigolet, North West River, Cape Harrison, Hopedale, Nain, Hebron, Port Burwell, Georges River, Fort Chimo et Payne Bay. Un trajet d'une douzaine de mille milles dans les eaux de l'Arctique, avant de revenir dans le fleuve, vers la mi-octobre.

Le "C.D. Howe" est attendu à Churchill le 15 août le plus tard, terme de sa première étape, sa cargaison à peu près épuisée. Il rechargera à cet endroit, quelque chose comme 1,200 tonnes de carburant pour les postes les plus reculés de la région sub-polaire.

Le 21 août, il lèvera de nouveau l'ancre pour entreprendre la seconde étape de son trajet, laquelle le conduira au détroit de Davis, d'abord, puis à la Baie de Baffin, Foxe Basin, Cape Dorset, Lake Harbor, Frobisher Bay, Pangnirtung, Clyde River, Pond Inlet et Craig Harbour, terme septentrional de sa course. Peut-être même se rendra-t-il à Dundas Harbour et à Arctic Bay.

Les "étrennes" du sud

Même si cargaison comprend en grande partie des vivres, du carburant et des articles de première nécessité, le "C.-D. Howe" transporte néanmoins des objets aussi imprévus qu'une baleinière de 30 pieds de long pour le poste de la Hudson's Bay de Clyde River; un "jeep"; un hélicoptère pour permettre aux passagers de descendre à terre, là où la glace ne permet pas au navire d'approcher du quai; une laveuse électrique attendue depuis plusieurs lunes par le personnel de Fort Mackenzie; beaucoup d'équipement de construction et de stations météorologiques.

Feront le voyage, à part les membres de l'équipage: un représentant du ministère des Ressources et du Développement, division de l'Arctique; des membres de la Gendarmerie Royale, du ministère de la Santé et du Bien-Etre et de celui des Mines.

Le Canada, Montréal, 19 juillet 1950

Coll. Georges Chouinard

A l'arrivée du "C. D. Howe" au quai du Roi, hier



● Le "C. D. Howe" navire de patrouille canadien le plus récent du genre de toute la Marine canadienne est arrivé, hier, au quai du Roi à Québec. Commandé par le capitaine Albiny Chouinard, de Québec, ce navire d'une capacité totale de trois mille tonnes terminait une randonnée de trois mille milles sur les côtes de la Terre de Baffin. C'est au mois de juillet que le "C. D. Howe" entreprenait son premier voyage dans les eaux de l'Atlantique et de la mer du

Labrador. En plus de transporter des milliers de tonnes de marchandises à l'un ou l'autre des postes de la Côte-Nord, le "C. D. Howe" a laissé à plusieurs postes esquimaux des secours médicaux de toutes sortes. Tant qu'a duré l'escale du "C. D. Howe", à Probisher, terre de Baffin, deux médecins, qui étaient à bord du navire, ont ausculté des centaines d'esquimaux. Parmi les passagers qui sont descendus à Québec, il y avait M. A. Johnson, l'un des deux sur-

vivants de la chute de l'hélicoptère. Sur la photographie du haut nous apercevons la partie avant du "C. D. Howe", tandis que sur celle du bas, de gauche à droite, nous remarquons: M. W.-H. Van Allen, le capitaine Albiny Chouinard, M. J.-W. Manning, agent du département du Transport et M. Jos. Lachance, chef-mécanicien; était également du groupe, M. Euclide Samson. (Photo l'Action Catholique, Roger Bédard).

L'Action Catholique, Québec, 23 septembre 1950, p. 15



RETOUR DU "C.D. HOWE" : Après avoir accompli un voyage d'une durée de sept ou huit de visiter les différents points situés dans les régions éloignées de l'Arctique, le "C.D. Howe", brise-glace du gouvernement canadien, est arrivé, hier après-midi, vers 2 heures et trente, au port de Québec. Sur la photo de haut, on voit le navire en route pour le nord du Sud. Au centre, on aperçoit MM.

VAN ALLEN, officier du ministère des Transports d'Ottawa, le capitaine ALBANI CHOUINARD, commandant du "C. D. Howe", M. J. MANNING, agent du ministère des Transports à Québec, et M. LEBLANC, chef ingénieur du brise-glace. Dans le bas, trois esquimaux, qui ont immédiatement été conduits à l'hôpital du Parc Savard pour y être traités.

Retour du brise-glace "C.D. Howe" après un voyage dans l'Arctique

Le "C. D. Howe", brise-glace du gouvernement canadien, qui remplace le "Nascopie", sombré à Cap Dorset en 1947, s'est accosté, hier après-midi, vers 2 heures et trente, au quai du Roi, après avoir accompli un voyage des plus paisibles dans les régions éloignées de l'Arctique.

Le capitaine Albani Chouinard, en charge de ce navire, s'est dit très heureux de ce premier voyage, et a mentionné que le brise-glace s'était rendu jusqu'à Dundas Harbour, soit à 840 milles du pôle Nord. Les différents postes ravitaillés durant cette tournée ont été les suivants : Cap Harrison, Port Burwell, George River, Fort Chimo Churchill, Cap Dorset, Lake Harbour, Frobbisher Bay, Pangnirtung, Clyde River, Pond Inlet, Arlie Bay et Dundas Harbour. A chaque endroit, on en a également

profité pour passer la radiographie des poumons des esquimaux. Le capitaine Chouinard a de plus déploré la perte de l'hélicoptère, le 5 août dernier, à Koksoak River, à 16 milles de Fort Chimo. "Cet appareil, a-t-il mentionné nous était très utile, et il nous a manqué à plus d'une reprise". Notons que cet accident avait entraîné la mort de l'un des trois occupants.

Les médecins à bord, les docteurs Wynne et Osborne ainsi que le dentiste R. S. Robertson, ont déclaré que du commencement à la fin du voyage, on a eu à déplorer aucune maladie de caractère sérieux. Quant aux membres de l'équipage, tous semblaient contents de leur excursion dans le nord en dépit des froids rencontrés de 35 à 40 degrés sous zéro.

Parmi les passagers descendus à Québec, on remarquait particulièrement trois esquimaux, qui semblaient très à l'aise avec la civilisation, et qui ont immédiatement

(Suite à la page 2, 4e col.)

—Retour du brise-glace

(Suite de la page 3)
 été conduits à l'hôpital du Parc Savard pour y recevoir des traitements. Une quinzaine de jeunes hommes de sciences ont également fait le voyage de Clyde River à Québec. Il s'agit de français et de suédois, qui sont allés dans les régions polaires pour y faire des recherches biologiques et minéralogiques. Plusieurs d'entre eux ont rapporté des cornes de narval, genres de mammifères cétacés des mers arctiques. Ces cornes ne pourront sûrement être installées dans les chambres de ces hommes de sciences, car certaines mesuraient jusqu'à quinze pieds de long.

A la rencontre des officiers du navire et des membres de l'équipage, on remarquait au débarcadere de nombreux parents et amis ainsi que MM. Van Allen, officier du ministère des Transports d'Ottawa, et W.-J. Manning, agent du ministère des Transports à Québec.

Le C. D. Howe devra maintenant subir une grande toilette, car les tempêtes essayées et les mers de glace rencontrées n'ont pas été sans lui laisser des marques, qui devront être recouvertes de peinture avant d'entreprendre un second voyage.

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3175800>

Le Soleil, Québec, 23 septembre 1950, p. 3

Coll. Georges Chouinard

Départ du "C. D. Howe"

Un voyage dans l'Arctique.
— Un procès de meurtre s'instruit.

Le "C. D. Howe", navire du ministère des transports, a levé l'ancre, ce matin, à destination de l'Arctique où, pendant plusieurs mois, il visitera 22 villages et ports des régions glacées. Le "C. D. Howe" transporte 1.500 tonnes de marchandises, comprenant de la nourriture et des médicaments.

A bord, on remarque un groupe de juristes qui se rendent à l'île Resolution pour le procès d'un Esquimaux accusé de meurtre. On connaît peu de détails entourant cette affaire.

Le travail du "C. D. Howe", cette année, comprendra des relevés hydrographiques, de la photographie aérienne à l'aide de l'hélioptère du navire, la distribution du courrier et les experts du gouvernement à bord étudieront la conservation du gibier et importeront aux Esquimaux.

MM. J. Cantley et Alex Stevenson, tous deux des services arctiques au ministère des ressources et du développement économique, auront la direction de l'expédition au cours de ce voyage de 18.000 milles qui pourra durer jusqu'à 4 mois. Comme fonctionnaires supérieurs de l'administration, ils auront la responsabilité de coordonner le travail de la croisière.

Ils auront également à s'acquiescer des fonctions de juge de paix, garde-chasse et de promoteur aux questions de citoyenneté. M. G. Johnson, des services de l'Arctique, attachera une importance toute spéciale aux questions se rapportant au rattachement décentral de 1951, aux allocations familiales, aux secours et aux pensions de vieillesse chez les Esquimaux.

Les fonctionnaires du ministère de la santé nationale et du bien-être social mettront à exécution le programme de santé du gouvernement.

Les facilités chirurgicales, médicales, dentaires et les appareils de radiographie à bord du navire permettront de soigner les malades, esquimaux ou blancs, dans tous les ports où se fera escale.

On procédera, de plus, au cours de la croisière, à la réouverture du poste de la gendarmerie royale à Craig-Harbour, sur le littoral sud de l'Estuaire libéré, à quelques 2.200 milles aériens de Vancouver, Toronto ou Halifax.

Deux familles d'Esquimaux et deux policiers de la gendarmerie descendront à Craig-Harbour avec des provisions suffisantes pour un an et demi. On espère que ce poste permettra une administration plus efficace des Indes de l'extrême nord.

M. J. A. Houston, représentant en artisanat (Canadian Handicraft Guild) se joindra aux membres de la croisière à Cape-Desmet où il est à recueillir des sculptures et autres travaux d'artisanat chez les Esquimaux.

Une aide à la navigation

L'observatoire national dirige une expédition qui est précédemment à bord du "C. D. Howe" afin de déterminer à chaque port de mouillage la puissance et la direction du champ magnétique de la terre. Ces données serviront à revoir les cartes magnétiques et permettront d'obtenir des cartes plus précises de navigation, dans le nord.

En tout, 44 passagers sont à bord. L'équipage, presque entièrement canadien-français, se compose de 65 officiers et matelots. Le navire est sous le commandement du capitaine Albani Chouinard.

On s'attend que le "C. D. Howe" sera de retour à Québec, son port d'attache, le 16 octobre prochain.

Coll. Georges Chouinard

Le "C.D. Howe" quitte Montréal pour trois mois au Pôle nord

Séparé par les sirènes des bateaux amarrés au port et par les petits bruyards qui sillonnent nos eaux, le navire-patrouille du gouvernement canadien, le "C. D. Howe" a quitté Montréal hier matin pour sa croisière annuelle de trois mois dans le Grand Nord.

Commandé par le capitaine Alban Chouinard, le navire doit visiter vingt-deux établissements du Labrador, du détroit d'Hudson, de la baie d'Hudson et de ses environs.

Le travail de la croisière cette année comprendra des levés hydrographiques, de la photographie aérienne, le service postal et l'étude de la conservation du gibier, assure le ministre des Ressources et du Développement économique, Don Robert Winters. La conservation du gibier est de souveraine importance pour les Esquimaux qui vivent du produit de la chasse.

Équipage à bord

Quelques Esquimaux font justement partie de la liste des passagers. Vents à Montréal au cours de l'année pour faire soigner des maladies diverses, ils retournent dans le Grand Nord, à leurs igloos, à la neige et à leurs chiens.

Comme ils ne parlent pas un mot d'anglais ou de français et que le français est un mot d'étranger, il a été difficile de savoir à quel point de la civilisation, mais leur large sourire démentait pleinement leur joie à la pensée de retourner aux neiges arctiques.

Trente passagers voyagent sur le navire: la plupart sont des fonctionnaires fédéraux. MM. J. Cassin et Alex Stevenson, tous deux de services arctiques au ministère des Ressources et du Développement économique, auront la di-

rection de l'expédition de 10,000 milles. Comme fonctionnaires supérieurs de l'administration, ils auront la responsabilité de coordonner le travail de la croisière.

Le navire rattrapera probablement le "N.B. McLean", qui a quitté Québec dans la journée de mardi. Le "Regina Polaris", qui doit compléter cette caravane vers le Pôle, partira le 14 juillet après un carénage complet aux St. Lawrence Drydocks.

L'hélicoptère

Le "C. D. Howe" apporte avec lui un hélicoptère. On se souvient que le navire en possédait un l'année dernière. Nous avions assisté aux évolutions de l'appareil au cours d'un voyage de démonstration sur le fleuve. Plus tard, la nouvelle nous est parvenue que le pilote avait perdu la vie et que l'hélicoptère avait coulé au cours d'une fautive manœuvre, dans la baie d'Hudson.

L'inspecteur en chef de l'Air, M. J. C. Charles, a posé l'hélicoptère sur la place arrière du navire de patrouille un peu au large de Verdiers. Son pilote, au cours de l'expédition, sera le lieutenant d'aviation Robert Ritchie.

La Santé

Plusieurs personnalités médicales sont également à bord du "C. D. Howe". Spécialistes des yeux, de la bouche, et autres importantes parties du corps, ces hommes feront le relèvement de la santé dans ces territoires isolés. Les facilités chirurgicales, médicales, dentaires et les appareils de rayons-X à bord du vaisseau leur permettront de soigner autant d'Esquimaux et de blancs que possible dans tous les ports où l'on fera escale.

L'Institut national canadien est

(Suite 2e page, 3e col.)

Le "C.D. Howe" en route pour le Pôle nord



Comme tous les navires qui passent devant le monument aux marins morts à la première grande guerre, le navire-patrouille "C. D. Howe" salve au moment de son départ de notre port pour sa grande expédition de 10,000 milles. Ce navire constitue maintenant le seul lien avec la civilisation pour une vingtaine de points isolés du Grand Nord. Le voyage est sous le haut commandement de M. J. Cassin, que l'on voit ci-contre en compagnie du magistrat stipendaire Robert Bouchard (à droite) qui s'en va à l'île Résolution juger une cause de meurtre. Le navire est commandé par le capitaine Alban Chouinard. (Photos "Le Canada", par Yves Jasmin)



●●● Le "C.D. Howe" quitte Montréal pour... (Suite de la troisième page)

aussi représenté dans cette croisière. Au nombre des importantes fonctions de la croisière de 1951, il convient de mentionner la réouverture du poste de la Gendarmerie royale du Canada à Craig-Harbour, sur le littoral d'Ellesmere-Island. Deux familles d'Esquimaux et deux constables de la Gendarmerie y descendront avec des provisions suffisantes pour un an et demi.

... et la Cour

Un groupe judiciaire, dirigé par le magistrat stipendaire Robert Bouchard, se rend à l'île Résolution pour faire enquête dans une cause de meurtre.

M. et Mme J. A. Houston, représentants en artisanat (Canadian Handicraft Guild), qui travaillent parmi les Esquimaux grâce à un octroi du ministère, se joindront à la croisière à Cap Dorset. Ils sont à réunir de précieuses sculptures et autres travaux en artisanat chez les Esquimaux.

L'Observatoire national dirige, pour sa part, une expédition afin de déterminer à chaque port de mouillage la puissance et la direction du champ magnétique de la terre. Ces données serviront à réviser les cartes magnétiques et permettront d'obtenir des cartes plus précises de navigation dans le Nord.

EDITION FINALE
La plus grande de la "Presse" — 4000
exemplaires — la dernière édition à 20 c.
231,594
COPES
DERNIÈRES NOUVELLES ET FINANCES

LA PRESSE

Le plus grand quotidien français d'Amérique

POSTES DE LA
S. Cléophas, maître
Distributeur
Tous les jours à 10 c.
Vendredi 15 c.
Samedi 10 c.
PRIX CROQUIS
Plais croquis et après-midi.
Samedi 10 c.
Plus de 1000 exemplaires par jour.

87^e ANNEE — No 288

MONTREAL, MARDI 25 SEPTEMBRE 1951

PRIX : CINQ CENTS

Coll. Georges Chouinard

La vie est chère pour l'Esquimau

L'inflation des prix cause de réels soucis aux pêcheurs de baleines.

Ottawa, 25. (P.C.) — Les 6000 Esquimaux du Canada n'ont, pas d'autres préoccupations que tendre des pièges aux renards, aller à la chasse à la baleine et... survivre! Les problèmes des Blancs: le communisme, la guerre en Corée, par exemple, les laissent d'autant plus indifférents qu'ils en ignorent le premier mot. Par ailleurs, il existe un problème nouveau pour les Esquimaux et c'est l'inflation. Surpris d'abord par la montée des prix de certains articles qui leur sont indispensables, les Esquimaux ont finalement pris le parti de ne pas « en faire et de rire ».

Ces notes sont relatives par Douglas Wilkinson, 21 ans, cinéaste canadien, qui, secouru par sa femme Vivienne, vient de tourner le premier documentaire canadien complet sur l'Esquimau du Grand Nord. Le sujet dans les régions polaires n'a duré quinze mois et le couple arrivait hier à Ottawa par une belle journée d'automne à failli perdre connaissance. 60 degrés de chaleur alors qu'il venait de vivre des mois sous une température de 53 degrés SOUS zéro.

Pour leur premier repas dans la capitale, les Wilkinson ont surtout demandé des légumes verts, de la laitue aux concombres! Ce doit là ont été le plus privé dans l'Arctique.

Après quelques semaines de repos à Toronto où le couple habite, les Wilkinson entreprenant le montage de leur film. Ses scènes ont été tournées à Chesterfield Inlet, à l'île Southampton et divers autres points à plus de 1,000 milles au nord de Winnipeg. Le couple s'est nourri de flancs de baleine et de la viande de gros bœufs, sorte de pélicans qui abondent dans la région.

Aux prises avec l'inflation

L'Esquimau de plus en plus en contact avec le monde moderne arrive à la radio demeure quand même un demi-sauvage. Son comportement est encore celui d'un enfant. Aucun souci grave. Néanmoins le prix du thé (\$1.25 la livre) et le quel sans cesse augmente des montons de chaux et du tissu "duffel", sorte d'épaisse flanelle de laine avec lequel il fabrique des sacs de rouchage et des chaquettes, compliquent fort la vie économique des tribus. Le "duffel" se vendait autrefois 40 la verge, aujourd'hui, \$15.

L'esquimau ne se plaint pas et il est heureux pourvu que les renards soient nombreux et la chasse à la baleine fructueuse.

Les Wilkinson sont partis avec la mission de "Regina Pulay", visitent certaines îles par conté ou bateau à moteur et rentreront à bord du "C.D. Howe" pour finalement répondre la civilisation par avion.

Le "C.D. Howe" apporte un cadeau esquimau à la princesse Elizabeth

Québec, 25. (B.U.P.) — Le "C. D. Howe", navire de l'Arctique du ministère des Transports, est arrivé à Québec après un voyage de 10,000 milles, porteur de renseignements très précieux sur le nord canadien et d'un cadeau des Esquimaux à la princesse Elizabeth.

Le navire, qui en était au 25^{ème} voyage annuel du gouvernement après des étalonnements de l'Arctique, était parti de Montréal le 27 juin dernier. Il atteignit un point situé à 900 milles du pôle nord.

C'est au cours d'un des nombreux arrêts dans l'Arctique que M. James A. Houston, âgé de 30 ans, et sa jeune épouse, Alma Gordon, de Shubenacadie, N.S., ont été chargés de présenter à la princesse un cadeau des Esquimaux lorsqu'elle visitera le Canada.

Il s'agit d'une sculpture taillée dans une pierre blanche et noire et représentant une femme Esquimau assise et préparant un repas pendant que son enfant surveille le tout au-dessus de son épouse.

L'équipage du navire a préparé un long documentaire sur les Esquimaux et la vie animale dans l'Arctique.

La Presse, Montréal, 25 septembre 1951, p. 17 et p. 39

Coll. Georges Chouinard



A L'ARRIVÉE DU "C. D. HOWE": Le brise-glace "C. D. Howe" est entré dans le port de Québec aujourd'hui. Il a tout le "Regina Polaris" (centre gauche), goélette des RR. PP. Orléans, qu'un trouble de mécanisme retenait à Sagak, dans le détroit d'Hudson. Au centre, à droite, le petit Lea, qui faisait partie du groupe de 12 Esquimaux tuberculeux arrivés sur le navire du ministère des Transports, rance avec Mukki, un vieillard qui offre une particularité, celle de ne pas savoir son âge. En bas, photo de gauche, des Esquimaux qui saourent avec intérêt leur premier regard sur un

grand port et les gens, venus à l'arrière du navire. Le plus âgé, Charles Kudloo, est un catholique qui aide les missionnaires catholiques dans leur travail. Le capitaine Albert Chouinard, commandant du brise-glace (photo de droite), rance encore quelques minutes avec deux de ses passagers, M. et Mme J.-A. Houston. Parmi les œuvres d'artisanat que ces derniers rapportent de l'Arctique, on compte le cadeau que les Esquimaux destinent à la princesse Elisabeth, une statue en ivoire et en pierre noire se présentant une femme qui porte son bébé sur le dos et allume une lampe rustique. (Photo de "Soleil")

Après la patrouille de l'Arctique
Le "C. D. Howe", touant la goélette "Regina Polaris", accoste à Québec

Le brise-glace "C. D. Howe", du ministère des Transports, est entré dans le port de Québec ce matin après un voyage de 10 000 milles dans l'Arctique. Il joint à son arrivée le "Regina Polaris", navire de ravitaillement des missions des RR. PP. Orléans.

Le travail du "Howe" comprenait cette saison des relevés hydrographiques, l'inspection médicale des Eskimos et des Esquimaux, du nord, des prises de photographies aériennes, des études sur la conservation du glacie, le ravitaillement des stations météorologiques et des postes de la "Cendoumante" rance dans les hommes ont été affectés cette année au recensement de la population du nord canadien.

Le commandant du navire, le capitaine Albert Chouinard, a déclaré à son arrivée que la température a été mauvaise cette année. Son brise-glace a eu à faire face à des glaces "terribles", a-t-il dit. Cependant, le froid était supportable.

Au cours des années, il arrivait que l'équipage fut forcé de travailler les heures d'attente pour que le navire ne s'immobilise pas dans les glaces. Plus de 2 000 tonnes de cargaison ont été distribuées aux différents endroits visités.

On sait que le "C. D. Howe" rance le "Regina Polaris", à qui un trouble de mécanisme se permettait plus d'avancer. Ce travail a retardé considérablement le voyage (Rouler à la page 19, 5e col.)

Après la patrouille

Après de la vie pour le "Howe". La goélette des Orléans a été prise en remorque à Sagak, dans le détroit d'Hudson, à environ 2 000 milles d'ici. Une rance agitée et des vents furieux ont rendu la manœuvre très difficile.

Le navire du ministère des Transports accoste à Québec le 25 septembre prochain en vue de recevoir le groupe de 12 Esquimaux tuberculeux arrivés de Sagak.

Le voyage avait débuté le 27 juillet, le "C. D. Howe" s'étant dirigé à son port de rance, à Chigo Hudson, en deux semaines d'attente et deux semaines de la traversée.

À son retour en Arctique, le "Regina Polaris" a rapporté que la population de "Tasman" avait rance, augmenté et que les conditions de rance et d'été des rance de rance sont améliorées.

Un groupe de 12 Esquimaux de l'Arctique national du film ont rance sur le navire, après avoir rance des documents sur la vie et les conditions de la population du nord. Ils étaient dans cette région depuis plus de deux ans.

Des rance de rance de la rance rance, de rance avec l'Arctique national, rance pour les rance ont rance des rance aux rance rance rance rance rance rance. Ils ont rance et à l'Arctique rance, une rance rance et des rance de la rance ont rance.

On sait aussi que c'est à bord du "C. D. Howe", que s'est déroulé le rance d'un rance, rance rance sur des rance de rance à l'Arctique rance rance.

M. et Mme J.-A. Houston, qui ont fait des rance sur les rance rance grâce à une rance de rance des rance et des rance rance rance rance rance sur le rance, rance de 2 000 rance et rance d'Arctique rance par la population du rance rance. Les rance rance rance rance rance dans la rance et dans rance, rance que rance rance de rance rance.

Plus de rance rance, rance et rance de rance de "C. D. Howe" rance à l'Arctique. Le rance de rance de rance de rance au "Regina Polaris", il est rance rance le rance rance.

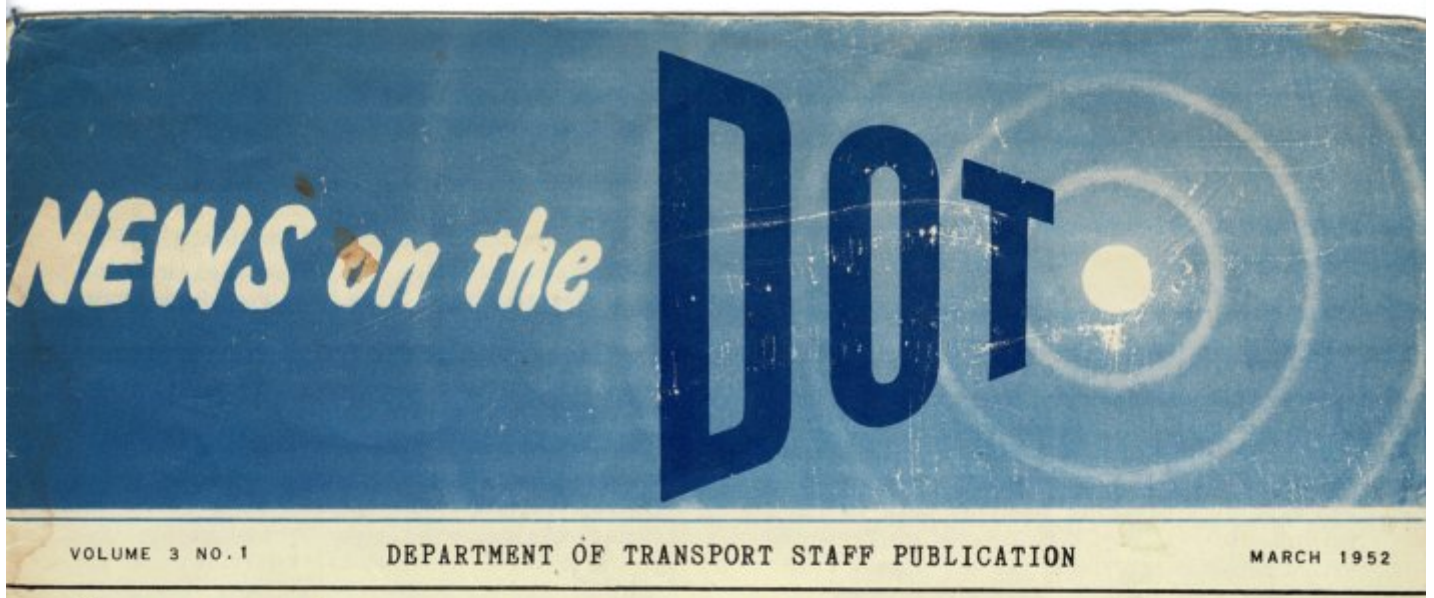

Le Soleil, Québec, 25 septembre 1951, p. 1 et 19

Coll. Georges Chouinard

Départ du "N.B. McLean" et du "C.D. Howe", le 27

Les brise-glaces "N.B. McLean" et "C.D. Howe" entreprendront leur voyage annuel de ravitaillement dans le grand Nord, le 27 juin prochain. Le "McLean" qui est sous le commandement du capitaine Charles-Antoine Caron, de L'Islet, partira du quai de la Reine à Québec où il prend actuellement des approvisionnements. Quant au "C.D. Howe", commandé par le capitaine Albany Chouinard de Charlesbourg, il lèvera l'ancre du port de Montréal. Ce dernier doit se rendre jusqu'aux postes isolés de l'Arctique, tandis que le "McLean" visitera la baie et le détroit d'Hudson. Il s'agit d'un voyage de quelques mois.

L'Action Catholique, Québec, 10 juin 1952, p. 1

Coll. Albini Chouinard

Arctic Assignment 1951

On June 27, 1951, the "C.D. Howe", the Department of Transport's Northern Supply ship sailed from Montreal to start her second annual trip into the Arctic. For 89 days, Captain A. Chouinard navigated the specially equipped ship through 10,000 miles of Polar seas and weather - at times, zigzagging through ice floes, skirting the contours of pack ice, shunning icebergs, nosing through the mist, sleet, fog and snow. The voyage took her along the coast of Labrador and Northern Quebec, across the Hudson Bay to Churchill then through Hudson Strait to the islands of the Far North, bringing supplies and mail to the ice bound settlements, administering to the needs of the eskimos and charting the Arctic seas. Her ports of call, twenty-two altogether, included such places as Tuchlialik, Chimo, Churchill, Sugluk, Ivugivik, Pond Inlet, Padloping, Frobisher and Pangnurtung.

CAPTAIN C.A. CHOUINARD AND ESKIMO PILOT NED GORDON WHO IS PILOTING THE SHIP UP THE KOKSOAK RIVER.

News on the DOT (Department of Transport staff publication), Volume 3, No. 1, March 1952

Source : News on the DOT (Department of Transport Staff Publication, Volume 3, No. 1, March 1952)



GOVERNMENT OFFICIALS ABOARD C.D.HOWE WHEN LEAVING CHURCHILL. THE PARTY INCLUDED PERSONNEL ON MISSIONS FOR RESOURCES AND DEVELOPMENT, HEALTH AND WELFARE, POSTAL SERVICES, R.C.M.P., ALSO DOT PERSONNEL GOING TO ARCTIC STATIONS.

Coll. Albini Chouinard

News on the DOT (Department of Transport Staff Publication), Vol. 3, No. 1, March 1952



Coll. Georges Chouinard

Le "C.D. Howe" vogue vers le Grand Nord

Le "C. L. Howe", navire de ravitaillement des régions polaires, a quitté le port de Montréal, ce matin, sous le commandement du capitaine Paul-M. Fournier. Le navire accomplira sa 30e tournée dans l'Arctique. Le capitaine Fournier remplace le capitaine Albani Chouinard, de Québec, qui n'a pu prendre le commandement du "Howe" à cause de blessures reçues lors de voyages précédents.

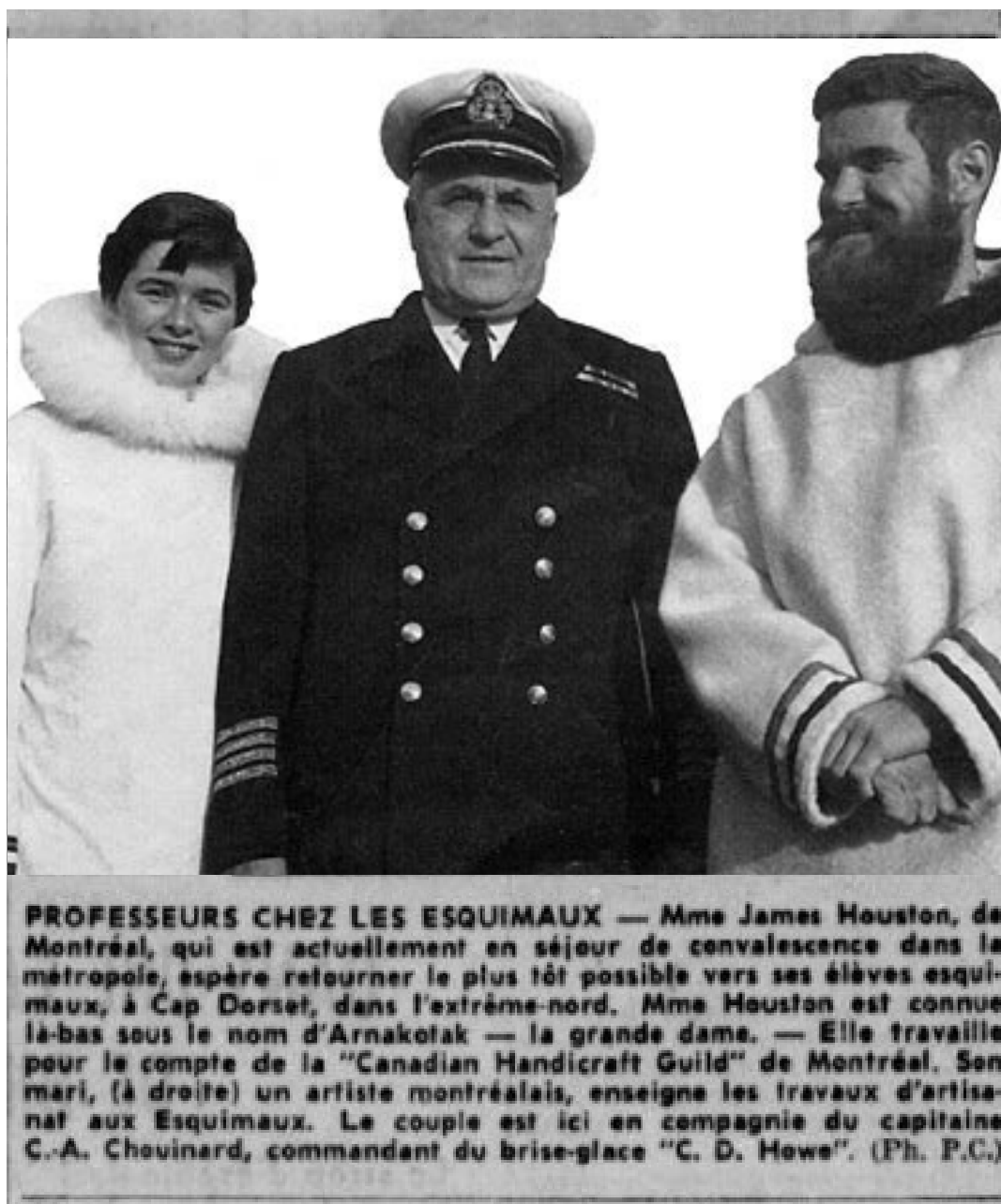
En plus d'une cargaison de 1,200 tonnes de marchandises les plus diverses, le navire transporte un nombre imposant de passagers, dont M. Neils Christensen, gouverneur adjoint du Groënland. On remarque, de plus, à bord, plusieurs techniciens du gouvernement et ces agents de la gendarmerie royale qui se rendent à leurs postes dans le nord du pays.

Le "C.D. Howe" fera escale à Resolute Bay, sur l'île Cornwallis, un poste d'observation météorologique de même qu'à plusieurs postes le long de la côte.

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2878130>

La Presse, Montréal, 27 juin 1952, p. 35

Coll. Georges Chouinard



Le Devoir, Montréal, 26 janvier 1953, p. 2

NEWS *Ma M^{re} Lead* on the DOT

DEPARTMENT OF TRANSPORT STAFF PUBLICATION

JUNE, 1954

NEWS ON THE D.O.T.

Page 5

Coll. Georges Chouinard



Captain Chouinard, right, Master of DOT vessel *Saurel* and Marine Agent Theakston. "The *Saurel* lost her propeller here," says the captain. (Photo courtesy of Robert Norwood, Halifax Herald-Mail Star).

In the Saga of the Seas DOT icebreakers have turned in a remarkable record of performance on errands of mercy. One of these episodes is embraced in the operations carried out last March off the coast of Newfoundland. A sealing vessel, the "Arctic Prowler" had been working off the east tip of the island when ice drifted towards her on all sides until she was completely surrounded by it, trapped with seventy-five man crew aboard. It was a case of either waiting until the ice melted or drifted out again. The sealer had been trapped in the ice for ten days when she sent out an SOS call of distress to the Marine Agent at Halifax who dispatched a message to Captain Chouinard of the icebreaker C.G.S. "Saurel," to proceed to the assistance of the endangered ship.

The icebreaker was ready to leave on her mercy mission within hours, but she was heading into trouble. By nightfall the sturdy ship was bucking heavy seas, with a snow storm as an added discomfort. Captain Chouinard reported that one of his men was nearly washed overboard during the height of the storm. Coming into the Strait of Belle Isle the "Saurel" met packed ice, but Captain Chouinard, veteran mariner in the icefields, was able to make good progress zigzagging through drifting chunks of ice. When within only four miles of accomplishing her mercy mission, the "Saurel" lost one of her propellers thus preventing the icebreaker from reaching the distressed sealer.

The captain was forced to turn the "Saurel" back and again ran into heavy weather. Bucking howling winds and thirty hours of snow, while limping home on one propeller the ship had to seek shelter several times. "The going was tough at times and there weren't many dull moments" Captain Chouinard reported.

Captain Chouinard has spent the past twenty-four years in the service of the Department of Transport. Born on Egg Island, a small island north shore of the Gulf of St. Lawrence, where his father was lightkeeper for thirty nine years, the captain early cultivated a love for the sea and the adventures of a seafaring life. He started out on sealers and was right



"Arctic Prowler" Freed By Icebreaker

at home gaffing on the ice fields. During his service with DOT, Captain Chouinard has freed countless number of ships trapped in ice and has participated in many rescue operations. On one trip the mercy ship rescued sealing crews of two ships from the icefields after the ships had been lost.

Captain Chouinard is quoted by the Halifax Mail - Star as saying "There's never a dull moment, you're going one place to assist a ship - then you're away again to help another you're on a mercy mission one day and bucking through ice fields the next. Evertime you free a ship or bring relief to someone suffering - you get a lot of satisfaction."

While the "Saurel" went into drydock to replace her damaged propeller another DOT icebreaker, the new and powerful C.G.S. "D'Arville" under command of Captain Caron was dispatched to the rescue of the "Arctic Prowler". Here she gave a first class demonstration of the effectiveness of her greater weight and power so necessary for Arctic operations. It took the "D'Arville" just six hours to open a path through the heavy ice to free the trapped sealer, although in places she had to fight her way through rafted ice which had piled up thirty to forty feet. The captain and crew of the "Arctic Prowler" were most happy to greet Captain Caron when he came aboard for they had been sixteen days "on ice." The "D'Arville" supplied fresh water to the sealer then escorted her to clear water where she was able to proceed on her own.

The "D'Arville", an impressive looking ship designed and constructed for special operations in Arctic waters, attracted a great deal of attention when she berthed at North Sydney. After her mission of mercy to free the "Arctic Prowler" and before proceeding to North Sydney, the icebreaker called to the port of Gaspé to refuel the icebreaker "Ernest Lapointe" which was engaged in clearing that harbour of ice.

The "Queen of the Arctic Seas" by which the "D'Arville" is known is now getting prepared for her northern voyage this summer.

Captain Caron has been going to sea since 1918. In 1926 he joined DOT and last year, he was Master of the "D'Arville" on her maiden voyage to the Arctic. The "D'Arville" was one of the Canadian ships in the Coronation review last year off Spithead, England.

Bulletin News On The DOT, ministère des Transports, juin 1954

Décès

Coll. Georges Chouinard

CHOUINARD — A Québec, le 17 juillet 1958, à l'âge de 62 ans et 10 mois, est décédé M. le capitaine Albin Chouinard, époux en premières noces de feu dame Emmélie Paquet et en secondes noces de dame Rose Lontin.

Les funérailles auront lieu samedi, à 8 hres 30.

Départ de la maison mortuaire, 73, avenue Notre-Dame, à 8 heures 15, pour l'église de Notre-Dame-des-Laurentides et de là au cimetière de l'Isle-Verte, comté de Témiscouata, où un libera sera chanté à midi et trente.

112965—17-7—2 fs

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3527749>

L'Action catholique, Québec, 18 juillet 1958, p. 15

M. A. Chouinard

Un vétéran des mers du nord, le capitaine Albert Chouinard, est décédé, hier, à l'hôpital Ste-Foy, à l'âge de 62 ans et 11 mois. Le capitaine Chouinard comptait près d'un demi-siècle de vie maritime. Il fut en service actif dans la marine de guerre américaine à titre de lieutenant-commandant. M. Chouinard était domicilié à Notre-Dame des Laurentides depuis quelques années.

Le capitaine Albert Chouinard était originaire des Îles Caribou. Dès l'âge de 13 ans, il commença sa carrière et il ne tarda pas à se signaler à l'attention des autorités gouvernementales du pays. Après avoir navigué sur le St-Laurent et plusieurs mers, il était promu capitaine à bord des brise-glace du gouvernement. Successivement il fut commandant du "Montcalm", du "Sorel" et du "C.-D. Howe". C'est à ce titre, et à plusieurs autres, qu'on l'a reconnu comme un des pionniers du Grand Nord. En vieux loup de mer qu'il était, le capitaine Chouinard prit part en effet à plusieurs expéditions et il avait plusieurs exploits à son crédit.

M. Chouinard était l'époux, en premières noces, de feu dame Emélie Paquet et, en secondes, de dame Rose Longtin qui lui survit. Outre son épouse, il laisse ses fils, MM. Robert-Patrick, Joseph - Marcel, Lucien, Jean-Pierre et Michel Chouinard; ses belles-filles, Mme Robert-P. Chouinard (Majella Sirmard) et Mme Jos-Marcel Chouinard (Marguerite Lowneys); ses petits-enfants, Robert, Georges, Michèle et Roger Chouinard.

Le capitaine Chouinard était le frère de M. Emile Chouinard, Mme Wilfrid Jourdain, Mme Eugène Jourdain, Mme B. Dugas, Mme Albert Langlois, Mme Arthur Langlois, et Mme Jean-Marie Poulin, ainsi que le beau-frère de Mme Emile Chouinard, M. Wilfrid Jourdain, M. Eugène Jourdain, M. Albert Langlois, M. Arthur Langlois, M. J.-M. Poulin, M. et Mme Lucien Dignault, M. et Mme Charles Fournier, M. et Mme Paul Fournier, M. et Mme Léopold Giroux. Plusieurs neveux et nièces lui survivent.

Les funérailles auront lieu demain à Notre-Dame des Laurentides et l'inhumation se fera à l'Île Verte, à la suite d'un libéra, dans le lot familial.

CHOUINARD — A Québec, le 17 juillet 1958, à l'âge de 62 ans 10 mois, est décédé le capitaine Albany Chouinard, époux en premières noces de feu dame Emélie Paquet et en secondes noces de dame Rose Longtin.

Les funérailles auront lieu samedi à 8 h 30.

Depart de la maison mortuaire No 73 avenue Notre-Dame à 8 h. 15 pour l'église Notre-Dame des Laurentides et de là au cimetière de l'Île Verte, où un libéra sera chanté, à midi trente.

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3294650>

Avec ALBINI CHOUINARD:

Disparition d'un vieux Capitaine bien connu sur la Côte-Nord

Avec la mort du capitaine Albin Chouinard, à Québec, le 17 juillet dernier, à l'âge de 62 ans, vient de disparaître une figure bien connue de la navigation fluviale et d'un enfant célèbre de la Côte-Nord.

Né aux Îlets-Caribou, le 6 sept. 1895, de l'union de Elise Fraser et de Elzéar Chouinard, qui fut pendant 36 ans gardien du phare de l'Île-aux-Oeufs, le jeune Albin prit de bonne heure le goût de la mer et de la navigation, alors qu'il passa une partie de son enfance sur une île rocailleuse, située à plus d'un mille de la terre ferme.

Il commença de bonne heure à naviguer. Au cours de la première guerre mondiale, à l'âge de 20 ans, on retrouve le matelot Chouinard à bord d'un navire de la marine marchande britannique. Ses premières traversées de l'Atlantique devaient donner une très grande satisfaction au jeune homme qui n'avait rêvé que de cela depuis si longtemps. La première guerre mondiale lui laissa aussi des mauvais souvenirs.

Son premier navire eut en effet un tragique destin. Alors qu'il se rendait d'Espagne à un port d'Angleterre, il fit la rencontre d'un navire de guerre allemand qui donna à l'équipage allié quelques minutes pour abandonner le vaisseau.

Les 57 hommes d'équipage furent forcés d'obéir et montèrent à bord des deux seules chaloupes de sauvetage du navire dont ils s'éloignèrent aussi rapidement que possible. Les Allemands firent feu sur le vaisseau et le coulèrent en peu de temps. On était alors à huit cents milles de la côte espagnole.

Durant les huit jours qui suivirent, l'équipage à la dérive souffrit

horriblement de la faim et de la soif. 17 des cinquante-sept marins moururent au cours de ces journées tragiques. Puis, un navire anglais passa et rescapa les survivants qui furent laissés à Gibraltar. Parmi ceux-là, se trouvait le matelot Chouinard.

Il fut alors envoyé à bord d'un navire chargé du transport des troupes entre Alexandrie et Lisbonne, "l'Asturian".

Son second navire n'eut guère plus de chance. Après y avoir passé presque deux ans, le jeune Chouinard vit son navire se faire torpiller par l'ennemi au large de Tunis. A la suite de blessures reçues au cours de ce naufrage, il fut envoyé dans son foyer. Il passa les années, de 1917 à 1919, en repos, accomplissant les fonctions d'assistant gardien du phare de l'Île-aux-Oeufs, parmi les siens.

De nouveau l'appel de la mer:

Mais, après deux ans de repos, l'appel de la mer eut une autre fois raison du marin qui s'engagea sur le garde-côte "Marguerite". Puis en 1921, nommé premier officier, il passa au service de la compagnie Clarke sur le "Labrador". L'année suivante, la même compagnie le nomma à bord du "North-Shore", premier de ce nom. Il y resta trois ans. En 1925, le jeune officier passait au service du "New Northland", vaisseau à passagers de la Compagnie Clarke, qui voyageait entre Montréal, les ports de Terre-Neuve et du Labrador, durant l'été, et, en hiver, entre le Canada et les ports de la Floride et des Antilles.

Le ministère de la marine et des pêcheries, comme s'appelait alors le ministère des transports, fit appel aux services du capitaine Chou-

inard en 1929, et depuis lors, il resta attaché au gouvernement, sauf durant les années de la seconde guerre mondiale. Qui ne se souvient de son passage à bord du brise-glace "Montcalm"?

Durant cette guerre, le capitaine Chouinard fut de la réserve (R. C. N. R.) On lui confia le commandement de corvettes et de dragueurs de mines.

En 1944, on lui confia le poste d'adjoint au maître de port de la base navale d'Halifax, poste qu'il occupa jusqu'au moment de son licenciement, en 1946. Cette même année, le ministère des transports confia au capitaine Chouinard le commandement du brise-glace "Sauriel", qui accomplit des expéditions dans l'Arctique, préparant ainsi la voie au "C. D. Howe", sur lequel il fut aussi commandant.

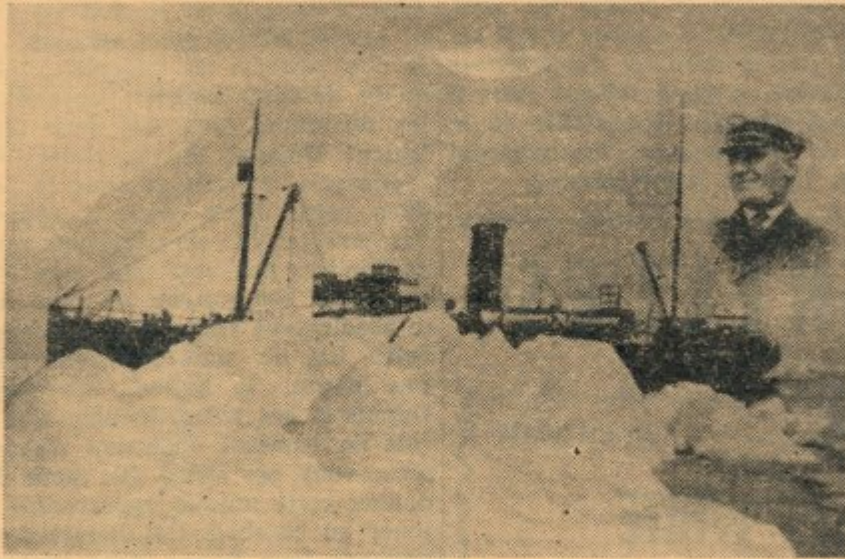
Il se maria en premières noces avec Emilie Paquet de Rivière Pentecôte, en 1919, et en secondes noces, en 1942, avec Rosée Longtin, de Québec, et passa les dernières années de sa vie à Charlesbourg.

Le Capitaine Albin Chouinard laisse dans le deuil, outre son épouse, ses fils: Robert, Marcel, Lucien, Jean-Pierre et Michel; ses soeurs: Mmes Wilfrid Jourdain (Mary), des Îlets-Caribou, Emile Dugas (Julianna), Albert Langlois (Germaine), de Pointe-aux-Anglais, Eugène Jourdain (Irène), de Montréal, Jean-Marie Poulin (Gaby), de Baie-Trinité, Arthur Langlois (Yolande), de Baie-Comeau; un frère Emile Chouinard, gardien du phare de Métis.

A la famille en deuil, notre journal offre ses plus vives condoléances.

Le Capitaine A. Chouinard à bord du "Montcalm"

Coll. Albini Chouinard



Tous les anciens de la Côte-Nord ont connu le Capitaine Albini Chouinard, qui vient de décéder à Québec récemment. La seule photo que nous avons pu obtenir de sa personne est celle que nous a fournie sa soeur, Mme Yolande Chouinard-Langlois, de 95 Champlain, Baie-Comeau. Il fut pendant plusieurs années capitaine à bord du brise-glace "Montcalm" au côté duquel il apparaît sur cette photo.

Hebdomadaire de Baie-Comeau, juillet 1958

Coll. Albini Chouinard



A la douce mémoire du
Capt. ALBINI CHOUINARD
époux 1ères noces Emilia Paquet
secondes noces Rose de Lima Longtin
décédé à N.-Dame des Laurentides
le 17 juillet 1958
à l'âge de 62 ans et 10 mois
R. I. P.

Coll. Albini Chouinard



ALBINI CHOUINARD

Le capitaine Albini Chouinard, 2e enfant de M. Elzéar Chouinard. Il vécut de 1895 à 1958.