

ces éléments les uns des autres. Tout d'abord, l'opération s'est faite uniquement pour remplacer un de ces éléments, une plaque de la coque, un morceau de charpente qui était mis hors de service par la rouille, par un choc, un accident quelconque, et auquel on voulait substituer un élément neuf. On coupait rivets ou boulons, on séparait ainsi la partie qu'il s'agissait de remplacer, et l'on pouvait mettre à sa place une tôle ou une pièce métallique de mêmes dimensions et de même forme. Comme de juste, toute cette opération se faisait une fois que le bateau avait été mis à sec, pour que l'eau ne pénétrât point par la blessure ouverte de la sorte, si cette réparation devait se faire dans une partie de la coque immergée d'ordinaire.

Généralement la mise à sec des bateaux, au moins quand ils sont de grande taille et qu'il n'est pas pratique de les tirer sur le rivage, se fait dans ce qu'on appelle des docks de carénage: c'est un bassin très allongé et de dimensions suffisantes, afin que le navire y puisse tenir avec un espace libre tout autour pour la circulation et le travail des ouvriers chargés des réparations: à marée haute, le bateau y entre, tandis que le bassin est plein d'eau, puis on ferme derrière lui la porte ou les portes, qui ressemblent tout à fait à des portes d'écluses, et des pompes épuisent l'eau remplissant le bassin. Le navire est ainsi peu à peu mis complètement à sec et il vient reposer sur des poutres de bois disposées au fond du bassin. On peut alors tout à loisir travailler aux diverses parties de sa coque, exactement comme lorsqu'il était sur sa cale, sur son chantier de construction.

Mais si l'on comprend comment, dans ces conditions, il est possible et même assez facile de remplacer une portion quelconque de la coque, il faut encore se rendre compte de la manière dont on peut allonger toute une carène. Il s'agit, en somme, d'insérer une portion de coque entre la partie avant et la partie arrière du bateau; cette portion devra comporter un morceau de quille venant, lui aussi, se rattacher de façon intime et absolument solide aux deux morceaux déjà existants, qui ne faisaient qu'un

Vendez-vous tout le Sel que vous devriez vendre ?

Vos clients réclament le Sel Windsor, et s'en vont l'acheter ailleurs. Faites-vous envoyer par votre fournisseur de gros un approvisionnement de

Sel Windsor

Faites savoir à vos clients que vous l'avez - et voyez quel joli profit vous réalisez au bout d'un mois ou deux.

Le Sel Windsor est un des articles les plus stables pour faire de l'argent qu'un épicière de détail puisse vendre.

tout avant le sectionnement, et qui ne doivent de même faire qu'une seule quille avec la pièce intercalée après l'opération d'allongement. Tout cela s'effectue dans le dock du carénage. Voici brièvement expliqué, comment on procède.

Quand le bateau a été introduit dans le dock, on avait déjà par avance disposé au fond de ce dock une sorte de grand chariot sur lequel l'avant du navire est venu reposer, tandis que son arrière s'appuyait peu à peu, et doucement, sur les poutres fixes ordinaires dont nous avons parlé; le chariot était, à ce moment, complètement immobilisé. Quand toute l'eau a été évacuée, on s'est mis à sectionner la coque, à enlever les rivets et les boulons; et il ne faut pas seulement que la section porte sur la carène et la quille, ou sur les membrures de cette coque, il faut encore qu'on sépare les tôles formant les ponts; et si le navire est de grandes dimensions, ce n'est pas une mince besogne que de séparer ainsi toutes ces tôles, car il en entre beaucoup dans la largeur d'un pont et, de plus, les ponts sont nombreux dans les grands bateaux. Puis quand la section est terminée du haut en bas et sur toute la largeur, section qui est bien loin d'être nette comme celle que ferait le couteau du chirurgien dans un membre, parce que les tôles sont disposées généralement de façon alternée, qu'elles chevauchent les unes par rapport aux autres, on éloigne l'avant du bateau de l'autre partie, de l'arrière. Cela se fait facilement puisque cet avant se trouve reposer sur un chariot; on accroche des chaînes ou des câbles au chariot, on recourt le plus souvent à des palans mus par des treuils à vapeur, ce qui permet de déplacer le poids le plus considérable avec une aisance relativement très grande. Nous ne voulons pas dire que ce travail soit un jeu d'enfant, bien loin de là; il nécessite des précautions minutieusement prises et un outillage puissant, mais tout cela se fait avec une sûreté mathématique, maintenant qu'on en a l'habitude. L'avant s'éloigne donc de l'arrière de la longueur correspondante à l'allongement qu'on veut faire subir à la coque et au navire, par conséquent

41 DES PLUS HAUTES RECOMPENSES

En Europe et en Amérique

Les CACAOS et CHOCOLATS

Purs, de Haut Grade

- DE -

Walter Baker & Co.

LTD.



Marque de Commerce.

Leur Cacao pour le Déjeuner, est absolument pur, délicieux, nutritif et coûte moins de 1 cent tasse.

Leur Chocolat Premium No. 1. Enveloppes Bleues, Etiquettes Jaunes, est le meilleur chocolat nature sur le marché, pour l'usage de la famille.

Leur Chocolat Caracas au sucre est le plus fin chocolat à manger qui soit au monde.

Un livre de recettes de choix, en Français, sera envoyé à toute personne qui fera la demande.

Walter Baker & Co., Ltd.

Etablis en 1780

DORCHESTER, MASS.

Succursale, 12 et 14 rue St-Jean, MONTREAL

DWIGHT'S



BAKING SODA

Il est tout aussi facile de vendre à un client un soda de première classe que de lui vendre une marchandise inférieure et sans valeur. Peut-être la première vente ne paye-t-elle pas autant, mais avez-vous songé aux ventes subséquentes? Donnez-lui le

SODA A PATE

Dwight Cow Brand

Marque de la YACH.

Nous faisons des annonces dans le but de vous faciliter la vente et pour cela, chaque paquet est accompagné de notre garantie — VOUS N'AVEZ DONC AUCUN RISQUE A COURIR.

JOHN DWIGHT & Co., 34 rue Yonge, TORONTO, ONT.