

[Text]

[Interpretation]

[Interpretation]

[Text]

• 1220

If there is a discovery and there is a sudden move on the part of shipbuilders, either domestic or foreign, to build such a ship as might navigate the Northwest Passage, how much lead time do we have? You say that it is much quicker to design and build a freighter, an ice strengthened freighter than to design and build a polar icebreaker. Can you give us any idea of the relative times?

Admiral Storrs: Yes. It depends to some extent where they are built, but not that much. Humble Oil said that from scratch they could build one of their big tankers in three years and I am sure they could do it in American yards and probably Japanese yards if they went abroad which they would not, but I think that is a good figure for a big tanker like that and for an ore carrier.

Building a big icebreaker in Canadian yards, would take a year for study and design and four years for construction, I would say. An icebreaker is quite a hard thing to build. In that kind of ship one is dealing with three and four inch plating unless you go to some of the more super sophisticated steels and these are hard to manipulate. It is a much slower process than building. Also, the strength members, the frames and beams inside the ship are so closely spaced to provide the shell strength that you need that it is very hard to work, it is hard to get in there with welding torches and this kind of thing. So it is a much slower process than building a great bulky ore carrier where you have room to move and to work.

Mr. St. Pierre: What sort of cost is involved in the year of design? Is this considerable?

Admiral Storrs: Yes. A year ago we asked for and had approved funds for design and I think the estimate then was about \$530,000.

Mr. St. Pierre: Are we launched on a design now?

Admiral Storrs: No, sir.

Mr. St. Pierre: The estimate is available for use if we...

Admiral Storrs: I think somebody else has pinched the money.

Mr. St. Pierre: Admiral Storrs, have you still got those plans locked in your safe or can you tell us a little of what you discovered about the necessity for a Northwest Passage icebreaker and a Baffinland Iron operation icebreaker?

Admiral Storrs: With Stu Lake flapping his ears I wonder if...

The Chairman: It would get into print anyway Admiral. It is all being recorded for our Minutes. It will just get into print a bit faster with Mr. Lake.

Admiral Storrs: Our estimate for the kind of tanker needed to support a year round operation through the Northwest Passage in the kind of rescue role I mentioned

tructeurs de navires canadiens ou étrangers, construisent des navires qui pourraient naviguer dans le passage du Nord-Ouest. Vous avez dit qu'il était plus rapide de construire un cargo qu'un brise-glace. Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'on met à en construire un?

L'amiral Storrs: Oui. Cela dépend dans une certaine mesure, de l'endroit où on les construit. Selon la *Humble Oil*, ils peuvent construire un navire-citerne en trois ans. Je suis sûr qu'il pourrait le faire dans des chantiers navals américains ou japonais.

Au Canada, il faut un an pour établir les plans et devis d'un gros brise-glace et quatre ans pour le construire. Un brise-glace est quelque chose de difficile à construire. Ce type de navire a besoin de trois ou quatre épaisseurs d'acier, à moins qu'on ait un acier très spécial, par conséquent, c'est une construction très lente. De plus les poutres, les cadres sont rapprochés de façon à assurer la résistance de la coque, qu'il est difficile d'y travailler parce qu'il faut obtenir une résistance. Par conséquent, c'est un travail très lent que la construction d'un de ces navires.

M. St. Pierre: Quel serait le coût pour l'année où il est conçu? Est-ce appréciable?

L'amiral Storrs: Il y a un an, nous avons demandé et nous avons approuvé des fonds pour la conception, les évaluations se chiffraient à \$530,000.

M. St. Pierre: A-t-on commencé à élaborer des plans?

L'amiral Storrs: Non, monsieur.

M. St. Pierre: L'estimation est-elle disponible?

L'amiral Storrs: Je pense que quelqu'un d'autre a pris l'argent.

M. St. Pierre: Conservez-vous toujours ces plans dans votre coffre-fort? Pouvez-vous nous parler de ce que vous avez découvert au sujet de la nécessité d'un brise-glace dans le passage Nord-Ouest et dans la terre de Baffin?

L'amiral Storrs: Avec M. Lake qui se frotte les oreilles, je me demande si...

Le président: Ce sera imprimé de toute façon, amiral. Tout est enregistré pour être consigné au procès-verbal. Ce sera imprimé plus rapidement avec M. Lake.

L'amiral Storrs: Pour une opération d'une durée d'un an dans le passage Nord-Ouest, il faut un navire d'environ 35,000 tonnes et un minimum de 100,000, ch.-v. Je