

PREMIER VOYAGE DU "VICTORIAN"

Nouveau Steamer à turbine de la ligne Allan

Le Victorian est le premier transatlantique de la ligne Allan qui ait été muni d'une turbine. Ce navire, dont il a été tant parlé, doit faire en hiver le voyage de Liverpool à Halifax et, en été de Liverpool, à Montréal. Il est parti de Liverpool, à destination de Halifax et St-Jean, N. B.

Il faut féliciter les propriétaires de la ligne Allan de l'innovation qu'ils ont apportée dans le système de propulsion de leurs navires. Le Victorian, construit par MM. Workman, Clark & Co., de Belfast, devait être mû, à l'origine, par des machines à triple expansion; mais ce ne fut qu'après que sa coque eut été modifiée que la compagnie se décida en faveur de turbines. A cette époque, la question de savoir si l'emploi de la turbine serait pratique comme moyen de propulsion des grands vaisseaux transatlantiques était discutée par les savants et les marins, avec peu de résultats. Mais alors que d'autres grandes compagnies d'armateurs hésitaient à adopter la turbine, la Compagnie Allan assumait carrément la responsabilité de prendre la tête en cette question, et son entreprise promet d'arriver à un succès aussi complet qu'on peut le désirer.

Le Victorian est construit d'après les types de la plus haute classe indiqués par le "British Corporation Registry of Shipments", et sa coque a été spécialement renforcée pour dépasser les conditions exigées par la corporation, afin de mettre le navire à même de résister aux violentes tempêtes du nord de l'Atlantique.

Le Victorian a été construit dans le but d'assurer un service de la maille Canadienne de premier ordre et peut contenir 250 passagers de première classe, 350 de seconde classe et 1000 passagers d'entrepont. Il peut également transporter une cargaison de 8000 tonnes, le tonnage enregistré du vaisseau étant de 12000 tonneaux. Il a six ponts, et son tillac est particulièrement large.

Voici les principales dimensions du Victorian: Longueur, 540 pieds, largeur: 60 pieds, profondeur: 40 pieds 6 pouces. Il est divisé par des lourdauds en onze compartiments, et, avec les subdivisions de sa double cale, il a vingt compartiments étanches. Suivant la règle générale, les cabines de première classe se trouvent au centre du navire et contiennent les améliorations les plus récentes. Parmi les choses les plus remarquables, citons des salons et des appartements chauffés et aérés à la perfection, une salle à manger spacieuse, bien agencée et décorée d'une manière charmante; une salle de musique meublée éle-

Pour la qualité et la pureté,
achetez l'

Extra Granulé

Et les autres sucres raffinés
de la vieille marque de
confiance

Redpath

Manufacturé par

The Canada Sugar Refining Co.

LIMITÉE.

MONTREAL.

IL N'Y A PAS D'ÉPOQUE
COMME L'ÉPOQUE PRÉ-
SENTE

pour acheter une
bonne chose quand elle est
offerte.

C'est le moment d'acheter

Le Boeuf Fumé, Coupé en Tranches de Clark.

Tous les Marchands de Gros
le vendent.

gamment, et un fumoir luxueux. Les compartiments de seconde classe ne sont pas moins confortables proportionnellement. Ils sont bien supérieurs aux premières classes de beaucoup de navires. De leur côté, les passagers de troisième classe sont soignés d'une manière particulière, spéciale à la ligne Allan. Tout le navire est éclairé à la lumière électrique; il a un matériel complet d'imprimerie et, comme tous les autres navires de la même ligne, il est muni d'un appareil de télégraphie sans fil, système Marconi. En somme, rien de ce que la science moderne peut suggérer, n'a été négligé dans ce navire et la vieille réputation bien méritée qu'a la ligne Allan de prendre soin du confort de ses passagers, sera certainement rehaussée par la nouvelle unité qu'elle vient d'ajouter à sa flotte.

Quant à ce qui concerne la cale et le chargement de la cargaison, le navire est parfaitement outillé d'après les principes les plus approuvés. Il est muni de dix treuils et grues à vapeur, et il a dix compartiments isolés et des glacières qui lui permettent le transport des fruits, des produits de la ferme et d'autres articles périssables expédiés du Canada, et leur arrivée sur le marché anglais dans les conditions les plus parfaites.

C'est le modèle de turbine de MM. Parsons & Co., qui a adopté pour le Victorian, et on peut hautement proclamer que, par comparaison avec la machine à mouvement alternatif, ce système de turbine donne une économie de poids, de dépenses, d'espace et de personnel, supprime complètement les vibrations, réduit le diamètre des hélices, diminuant ainsi le tirant d'eau, et produit une plus grande vitesse, avec une moindre dépense de vapeur.

Ce navire a trois arbres de couche, chacun d'eux muni d'une hélice; la machine à haute pression actionne l'arbre de couche central, tandis que les arbres de couche latéraux sont actionnés par les machines à basse pression. Chaque hélice est animée d'une vitesse qui n'est pas éloignée de 300 tours à la minute. La turbine employée sur ce navire est la turbine parallèle. Dans ce système la vapeur en se répandant dans la boîte passe sur des couronnes alternatives formées d'aubes directrices fixes et d'aubes mobiles; après avoir traversé la série dans la machine à haute pression, elle passe de chaque côté dans les machines à basse pression; de là, elle se rend au condenseur, comme dans la machine à vapeur ordinaire. Deux turbines à renversement ont été placées dans les chambres à basse pression, permettant au navire de faire machine, en arrière; on dit que la turbine a une plus grande force pour arrêter un navire que la machine alternative.