

"ABERDEEN"

Des soumissions furent demandées jusqu'au 7 de mars 1893, pour la construction d'un navire en acier destiné au service des phares et des bouées sur les côtes de l'Atlantique. Le contrat comprend la coque, les mâts, la voilure, les machines, les chaudières, et toute autre machinerie et agrès complets pour prendre la mer. Les machines, les chaudières et les agrès sauvés de l'épave du steamer du gouvernement *Napoléon III* devaient être utilisés autant que le permettrait l'inspecteur du gouvernement. On afficha les avis demandant des soumissions dans les principales villes du Canada où on construit des navires, et des soumissions furent demandées dans la Grande-Bretagne.

La soumission de MM. Fleming et Ferguson, de Paisley, Ecosse, de £17,800 sterling, étant la plus basse, fut acceptée.

L'*Aberdeen* fut construit en vue d'en faire un bon navire de mer, utile pour transporter aux phares les provisions, et pour lever et placer les bouées automatiques pesantes, et au besoin, pour être employé au service de la protection des pêcheries. En voici les dimensions: longueur, 180 pieds; largeur, 31 pieds; profondeur, 19 pieds 3 pouces; tonnage brut, 674.19; de registre, 265.49. Le steamer a un double fond sur toute la longueur, et a de chaque côté des réservoirs de lestage à divisions sur la longueur pour établir l'équilibre. Il a 5 compartiments imperméables; ses soutes au charbon sont remplies au moyen d'écoutes placées à l'arrière et à la portée facile des chauffeurs. Ces soutes peuvent être très facilement remplies et sont munies de toutes les portes à coulisse nécessaires et de conduits pour le charbon. Il y a une grue destinée à monter les cendres retirées de la chambre de chauffe sur le côté du navire, pouvant être mue à la main ou à la vapeur. Le soute aux poudres mesure 6 pieds carrés et est faite de tôle d'un quart de pouce. Le navire est muni d'un guindeau propre à lever et baisser 12 tonneaux, avec tous les agrès et engrenages nécessaires pour le chargement.

Une machine poney est posée dans la chambre de chauffe et reliée avec le treuil à vapeur, l'appareil à vapeur du gouvernail, les tuyaux calorifères et la pompe centrifuge. La timonerie est placée au milieu du navire et l'appareil du gouvernail peut être mu par la vapeur ou par la main.

Le steamer est pourvu d'un appareil d'éclairage électrique et de fils faisant opérer 150 lumières incandescentes et une grande lanterne. La cabine d'arrière est bien finie en érable piqué et en acajou.

Les machines de l'*Aberdeen* sont à quadruple détente, à connexion directe et à pilon. Les chaudières sont sectionnelles et d'un modèle approuvé. La force nominale est de 200 chevaux-vapeur et peut être portée à 1,500. Le devis spécifiait une vitesse de 13 nœuds pour un mille donné et de 12½ nœuds pour une course de 4 heures consécutives. Au voyage d'essai le navire a atteint la rapidité voulue. On avait fixé dans le contrat la date à laquelle le vaisseau devait être livré au 20 juillet 1894, mais cette date a été dépassée par suite de grèves et autres causes que les constructeurs n'ont pu contrôler. Au cours de la construction il y a eu des grèves dans les mines de charbon en Ecosse. Ces grèves ont retardé l'achèvement de certaines parties des matériaux, et le navire n'a pu être parachevé qu'un mois après la date fixée.