

Aujourd'hui, le déchargement doit se faire aussi rapidement que possible, aussi a-t-on adopté des magasins à double étage d'une largeur de 125 pieds, d'une longueur de 1,000 pieds et au delà. La superficie du terrain comporte parfois un acre.

Si l'administration des docks et son principal ingénieur, M. Lyster, avaient prévu que les docks devaient être agrandis en largeur et en profondeur, elle ne pouvait deviner quelles seraient les tendances des armateurs dans la construction de leurs navires.

Or, depuis quinze ans, leur dimension s'est accrue avec une extrême rapidité. Les armateurs ont compris que l'augmentation de la capacité de transport n'était pas en proportion des dépenses d'exploitation des navires.

L'administration des docks s'est trouvée subitement en face du problème lorsque la Compagnie "Inman Line" a construit le City of Paris, paquebot qui ne peut entrer à Liverpool, ce qui décida cette Compagnie à choisir Southampton comme port. Il en résulta pour ladite administration une perte de 70,000 livres sterling par an sur les droits de port. Elle s'était figurée que la mode pour les immenses navires, comme le Great Western par exemple, ne durerait pas.

Depuis, les Compagnies de la White Star et la Cunard Line avec leurs steamers Océanie et Ivernia ont démontré que la solution adoptée était non seulement pratique, mais profitable.

L'administration des docks a eu naturellement un moment d'hésitation lorsqu'elle s'est trouvée obligée de modifier, après cinquante ans d'exploitation, le système de ses docks. Leur construction avait été très coûteuse, et pour les reconstruire sur un nouveau plan, il fallait envisager des dépenses encore plus considérables.

Ce plan, conçu en 1898, entraînait un devis estimatif de 5 millions de livres sterling et prévoyait des commodités pour des navires ayant de 700 à 1,000 pieds de longueur.

Les travaux à exécuter étaient les suivants:

1. Approfondissement du Canada Dock et construction d'une nouvelle branche ayant une longueur de 925 pieds pour le placement des plus grands vapeurs des Compagnies White Star et Cunard. La profondeur d'eau devait être de 34 pieds;

2. Construction d'une nouvelle branche de l'Huskisson Dock ayant les mêmes dimensions et profondeur. Approfondissement du dock;

3. Construction sur les côtés ouest du Canada et de l'Huskisson Docks et sur les quais des nouveaux bassins. Construction d'abris nouveaux pour les marchandises;

4. Conversion du bassin de Sandon Dock en une nouvelle entrée, dans les docks Canada et Huskisson avec une largeur de 94 pieds et une profondeur de 34 pieds d'eau aux plus basses marées;

5. Construction sur l'emplacement de la cale sèche du Sandon Dock d'une nouvelle cale sèche ayant une longueur de 1,250 pieds, une largeur et une profondeur proportionnées.

Cette transformation des docks Canada et Huskisson en bassins à eau profonde avec des entrées donnant sur la partie la plus profonde de la rivière avec une cale sèche et des abris pour les marchandises constitue la partie du projet concernant le côté nord des docks.

Du côté sud, voici les travaux en perspective:

1. Approfondissement de 10 pieds du dock Brunswick;

2. Approfondissement du Queen Dock et construction sur le côté ouest de deux branches, chacune de 940 pieds de longueur et 95 pieds de largeur avec des abris modernes pour les marchandises;

3. Mêmes travaux pour le Waping Dock dont chacune des deux branches aura 740 pieds de long et 80 pieds de large;

4. Construction de deux nouvelles cales sèches ayant 630 et 620 pieds de longueur respectivement et une profondeur minimum de 27 pieds aux plus basses marées.

Ce projet, lorsqu'il sera terminé, donnera quatre docks spacieux et neuf branch-docks pourvus de tout ce qui est nécessaire pour l'entrée des navires du tonnage de l'Oceanic et au delà.

Les changements qu'il comporte pour être réalisés sont la destruction du vieux fort du nord, la démolition et la reconstruction du bassin de Sandon, du King's Dock, du Queen's Dock (Half Tide demi-marée) et le déménagement des entrepôts de tabac situés sur le King's Dock. Au point de vue de la superficie, ces entrepôts sont les plus grands qui existent.

L'administration des docks a poursuivi avec acharnement depuis trois ans les travaux de construction qui devaient durer cinq ans. Il y a toute probabilité pour qu'ils soient terminés avant.

Les dépenses de l'année dernière se sont élevées à 1,203,949 livres sterling et ont donné du travail à une armée de 7,800 hommes composée de maçons, ingénieurs, menuisiers, manoeuvres, etc. Rien que les salaires représentaient une dépense de 11,500 livres sterling par semaine.

La partie la plus intéressante des travaux est celle du soutènement des murailles pendant l'agrandissement du bassin. Il est souvent nécessaire d'entreprendre ce travail alors que le bassin reçoit des navires. Voici comment on opère: on forme un banc de marne parallèlement à la muraille jusqu'à ce que son

sommet dépasse le niveau de l'eau. On pompe ensuite l'eau qui se trouve entre le banc et la muraille; les hommes enlèvent la terre en dessous de la maçonnerie de granit des murailles, jusqu'à la profondeur voulue étayant au fur et à mesure qu'ils avancent. La seule chose à signaler est l'emploi des pompes pouvant élever 2,000 tonnes d'eau par minute.

L'entreprise des travaux, l'outillage dont on s'est servi démontrent l'énergie et la persévérance d'une Compagnie privée, composée de négociants et d'armateurs qui, malgré les droits élevés payés par les navires et les marchandises, a su utiliser la position géographique et commerciale du port pour entretenir le trafic immense dont il jouit actuellement.

Son seul rival sérieux serait le port de Southampton qui pourrait être appelé à bénéficier de la combinaison Pierpont Morgan, cet immense trust maritime lancé après le trust de l'acier.

LE STENOGRAPHE CANADIEN

A l'occasion de la rentrée des classes, le "Sténographe Canadien" a publié un nouveau numéro spécial de 82 pages avec couverture en couleurs.

Ce numéro mérite une mention toute spéciale, en ce sens qu'il est sans doute le seul, dans l'univers entier, qui ait jamais été publié en français et en anglais. Il est vrai qu'au Canada la connaissance des deux langues s'impose à quiconque veut faire son chemin et qu'un bon sténographe canadien doit être exercé à reproduire rapidement les sons dans les deux idiomes.

Aussi, le Sténographe Canadien paraît-il désormais en français et en anglais, nous assure-t-on. Nos félicitations à l'éditeur, M. Jos. C. G. Larochelle pour son esprit d'entreprise.

Le numéro spécial de septembre n'est pas seulement remarquable par le nombre de pages, l'exécution typographique, par la forme en un mot, il a pour lui surtout d'être intéressant d'un bout à l'autre, de faire oeuvre de propagande utile pour l'enseignement de la sténographie en faisant aimer cet art.

Il fait mieux que de dire avec quelle facilité on peut s'en rendre maître; au moyen de leçons et d'exercices il enseigne les premiers éléments de la sténographie. Après avoir, un crayon à la main, parcouru les trois pages réservées à la pratique de la sténographie, le novice sera tout surpris de ce qu'il aura déjà appris.

Patrons, employés et commis de tout genre de commerce qui ignorent la sténographie et ses avantages pourraient lire avec profit le *Sténographe Canadien* de septembre. Maints articles de ce numéro spécial leur dessilleraient les yeux