

Les progrès de la construction navale

L'AMERICA, qui entrera en service au mois d'août prochain, et le "Kaiserin Augusta-Victoria", dont le lancement aura lieu dans les dernières semaines de 1905, présenteront une innovation curieuse : plusieurs ascenseurs permettront aux passagers et au personnel de se transporter rapidement entre les sept ponts que comptera chaque navire.

L'innovation devenait indispensable. Le nombre des ponts s'est augmenté d'année en année dans les grands transatlantiques. Il y a dix ans, un vapeur à trois étages passait déjà pour une vile flottante, et les passagers commençaient à se plaindre de la fatigue que leur causaient la montée et la descente des escaliers.

En outre, par les gros temps, les passagers surpris par un fort coup de tangage ou de roulis entre deux paliers étaient plus exposés aux chutes. Ce danger sera supprimé par l'usage des ascenseurs.

Mais les deux nouveaux steamers de la compagnie hambourgeoise-américaine présenteront d'autres innovations. Les constructeurs ont eu le souci d'offrir aux passagers le plus de confort possible. Ainsi, ils ont établi autour du navire deux "promenades" superposées, l'une en pleine air, l'autre en galerie couverte, qui constitueront deux pistes magnifiques où coureurs et promeneurs pourront se livrer à leurs sports favoris.

Chacune de ces pistes offrira un circuit de plus de cinq cents verges, sur une largeur de six à sept verges. Si l'on songe que le mal de mer est surtout causé par l'inaction, on comprendra que cette deuxième innovation présente un intérêt réel.

Les constructeurs ont réservé une partie du troisième pont à l'établissement de deux gymnases, l'un pour les hommes, l'autre pour les femmes. Les cabines sont plus spacieuses que dans les steamers actuels. Deux grandes salles de bains, avec bains turcs et piscines, seront à la disposition des voyageurs.

Et chacun des deux vapeurs abritera même dans ses flancs une salle de théâtre, avec une scène machinée comme celles des grands théâtres "terrestres".

Pour obtenir ces divers résultats, il a fallu donner aux deux navires des proportions colossales.

Voici quelques chiffres que nous communiquent la Compagnie hambourgeoise-américaine : Vapeur "America" : Longueur totale, 234 mètres (1) ; largeur, 25 mètres ; profondeur, 18 mètres ; déplacement, environ 35,000 tonnes ; capacité de chargement, 15,000 tonnes.

Vapeur "Kaiserin Augusta-Victoria" : Longueur, 236 mètres ; largeur, 25 mètres 50 ; profondeur, 18 mètres ; déplacement, environ 40,000 tonnes ; capacité de chargement, 16,000 tonnes.

Chaque paquebot sera aménagé pour recevoir environ 3,300 passagers, dont 600 de 1ère classe, 300 de 2e classe, 250 de 3e classe, et 2,139 d'entrepont.

Si l'on ajoute à ces chiffres celui du personnel on admettra que la population de ces navires leur donnera droit à ce titre de "ville flottante" dont nos pères abusèrent aimablement, alors que leurs paquebots transportaient à grand peine trois ou quatre cents passagers.

Remarquons que l'"America" et le "Kaiserin" ne se préparent pas à disputer aux navires qui le détiennent le record de la vitesse : ils fileront tout doucement leurs dix-sept noeuds à l'heure.

(1) Le mètre vaut environ 39 1/4 pouces.

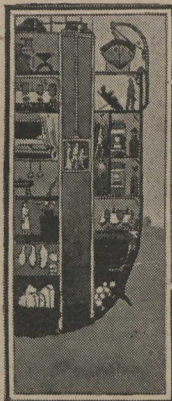
re. Et c'est pour nous l'occasion de constater que ce record de la vitesse est de moins en moins enviable pour un transatlantique. Ce qu'un passager demande aux grandes compagnies de transport maritime, c'est le confort et surtout la sécurité.

Mais que dire des proportions de ces deux nouveaux géants de la mer, surtout si l'on donne aux chiffres que nous venons de citer une forme plus parlante ! Imaginez le "Kaiserin Augusta-Victoria" planté sur sa poupe, droit comme un mat, au milieu du quartier commerçant de New-York, où les maisons géantes ne se comptent plus. Il écraserait de sa masse les plus hauts de ces "skyscrapers" !

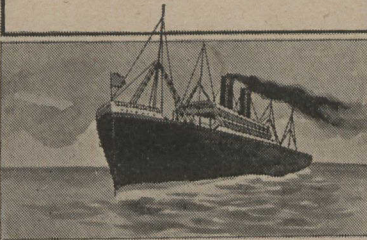
Transportez-le au pied de la Tour Eiffel : la pointe de sa proue dépasserait, et de beaucoup, la deuxième plateforme !

Et, qui sait ? Il arrivera peut-être un jour où les compagnies de navigation, plutôt que de vendre au prix de la vieille ferraille leurs grands transatlantiques hors d'usage, les transformeront en tours ou en observatoires !

Au point de vue esthétique, l'innovation ne serait pas très heureuse : voyez-vous un paquebot de deux cent cinquante mètres de



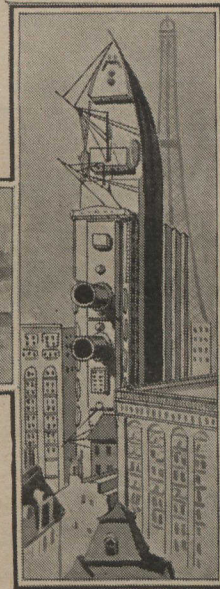
Des ascenseurs permettent aux passagers de se transporter entre les sept ponts.



L'AMERICA sera une véritable île flottante.

haut planté droit sur sa poupe au centre d'une place publique ?

Mais cela ne manquerait pas d'originalité ; et tant de nos contemporains préfèrent au beau l'étrange et le bizarre !



La proue du navire dépasserait la deuxième plateforme de la Tour Eiffel, qui a environ mille pieds de hauteur.

Les méfaits d'une houillère

L'auberge la plus curieuse d'Angleterre est peut-être la Glynne Arms, située à l'entrée du petit village de Himley, dans la lack Country (Pays Noir). Elle forme avec le sol un angle très prononcé. On ignore depuis combien de temps elle a perdu son assiette ; les plus vieux habitants de la région affirment l'avoir toujours connue dans son état actuel.

Il est probable que le phénomène s'est produit lentement, par suite d'imperceptibles tassements de terrain. La "crooked house (la boîteuse)", est située au-dessus d'une mine de charbon qu'on exploite depuis plus d'un siècle. C'est une construction en briques rouges, sans style, et qui mérite d'attirer l'attention du touriste, surtout par son agencement intérieur.

La façade a perdu ses ouvertures, contre lesquelles on a construit deux hauts contreforts en briques. On pénètre donc par une porte de côté, qui donne accès sur un large couloir où les visiteurs doivent marcher comme les matelots, les jambes écartées et le corps rejeté de côté.

Le "bar-room", où l'on consomme l'excellente bière de Mme Glaze, la maîtresse de céans, vous fera perdre foi dans les lois de la gravitation.

Les nouveaux kiosques de Berlin

Les Berlinoises se plaignaient, à juste titre, que leur ville manquât d'horloges publiques (et c'est l'occasion de rappeler qu'à ce point de vue Paris est la capitale la mieux partagée). Après avoir réclamé à tous les échos municipaux "l'heure gratuite et exacte", ils viennent enfin d'obtenir satisfaction.

La municipalité berlinoise a fait installer aux principaux carrefours de la grande ville 53 kiosques, baptisés du nom quelque peu prétentieux de "Tours d'Urania". Mais les édifices ne sont pas sans élégance, et le nom, n'est-ce pas ? importe peu à la chose.

Ces "tours" portent à leur sommet une horloge à double cadran.

Leur mécanisme est relié, par un fil télégraphique spécial, à l'Observatoire, ce qui assure l'exactitude de l'heure indiquée, à une fraction de seconde près, sur les cadrans de ces 53 horloges. Toutefois, la compagnie concessionnaire a fait valoir que les perturbations atmosphériques avaient une influence sensible sur la marche des systèmes d'horlogerie les plus perfectionnés. En conséquence la municipalité, qui exigeait tout d'abord une uniformité parfaite dans le temps marqué par les 53 horloges, admet maintenant une différence qui ne doit pas excéder 30 secondes. Cette innovation n'aura coûté à Berlin qu'une somme de \$20,000. Et ce n'est pas payer trop cher la gloire de posséder désormais tant de "Tours d'Urania", tandis que Paris ne compte qu'une seule "Tour de l'horloge" !

Une avenue de trente milles.

La ville sainte de Nikko. Arbres géants.

La ville sainte de Nikko est chère à tous les Japonais.

À elle seule, la route qui conduit à Nikko vaut le voyage. C'est une avenue longue de près de trente milles, bordée de chaque côté de pins gigantesques qui ont poussé droit comme des colonnes. Ce chemin magnifique est une des beautés du Japon.

Les temples eux-mêmes sont entourés de pins en si grand nombre qu'on se croirait au centre d'une forêt. Voici ce que l'on raconte sur l'origine de ces arbres.

Quand le grand Ieyasu voulut construire à Nikko un temple digne de sa gloire, il demanda aux daimios (ou princes héréditaires) de le seconder. Les uns envoyèrent de l'argent, d'autres des lanternes précieuses.

Un daimio fit dire qu'il était trop pauvre pour envoyer de l'argent ou des objets de prix, mais qu'il offrait de planter quelques arbres. Il expédia bientôt ses serviteurs qui plantèrent des milliers et des milliers de jeunes pins, partout où ils trouvaient assez de terre pour leurs racines.