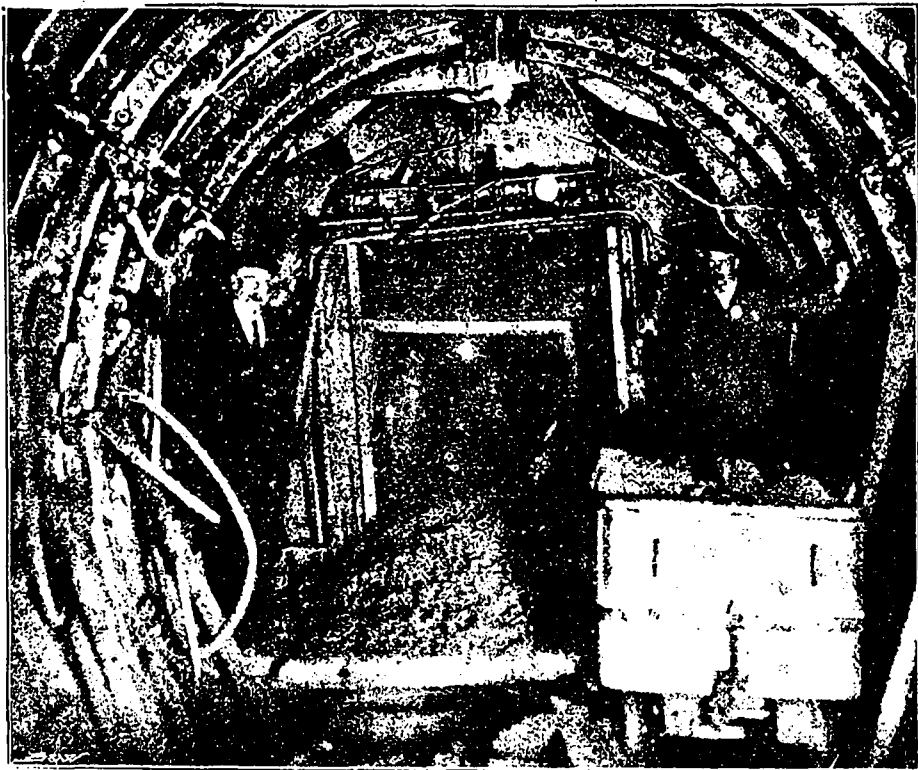


CHRONIQUE UNIVERSELLE ILLUSTRÉE



VUE INTÉRIEURE DU TUNNEL.



Une presse spéciale s'occupe beaucoup, en ce moment, du railway urbain souterrain de Londres qui est destiné à mettre l'est et l'ouest de l'immense métropole anglaise, en rapide communication.

La construction de ce railway est remarquable et comprend, sur une distance de 6 milles et demi, 13 stations, reliant entr'eux les principaux édifices.

Il consiste en deux tubes séparés devant contenir chacun une ligne seulement, afin de rendre impossible tout accident provenant de rencontres de trains.

La traction sera entièrement électrique et la vitesse admise de 16 milles à l'heure, y compris les arrêts. Toutes les deux minutes et demie un de ces

trains partira dans l'une ou l'autre direction, ce qui permettra de faire le parcours complet, aller et retour, en vingt cinq minutes. Chaque station comprend un quai d'embarquement de 325 pieds de longueur, permettant l'adaptation de trains considérables pouvant convenir à n'importe quel service, aussi chargé soit-il. Sept wagons composent un train ordinaire pouvant contenir 336 voyageurs. L'orifice, éclairant chacune des stations, a vingt-et-un pieds de diamètre et le plafond du tunnel est à une profondeur moyenne de onze pieds six pouces.

Pour la construction de la ligne et outre les treize puits fournis par les stations, treize autres forages intermédiaires ont été opérés afin de permettre la facile perforation, à droite et à gauche, des travaux du tunnel qui se raccordent à moitié chemin de chacun des puits.

C'est là un des plus intéressants chantiers qu'il soit possible de visiter, et l'ordre est tel que tout s'accomplit mathématiquement, sans encombrement et sans qu'il y ait à redouter aucun danger pour les travailleurs qui y sont employés.

* * *

En ce temps de locomotion à outrance, tout ce qui s'applique au transport des voyageurs comme à celui des marchandises est absolument à l'ordre du jour, et il n'est permis à personne d'ignorer les progrès accomplis.

Après les tramways à chevaux, ceux à vapeur ou électriques, avec ou sans trolley, les chemins de fer élevés, enfin ceux suspendus, tel que celui indiqué dans notre gravure.

Le système se compose essentiellement d'un rail aérien soutenu, de distance en distance, par de forts pylones en acier et suffisamment élevé au-des-

sus du sol pour que les wagons, suspendus au-dessous de ces rails par un charriot supérieur à mouvement tracteur, laissent au-dessous d'eux l'espace nécessaire à la circulation des voitures les plus élevées.

Déjà quelques essais, couronnés de succès, avaient été faits en Russie, avec des moteurs électriques. Voici qu'à Londres, un constructeur connu, Mr H. S. Halford, vient, de son côté, de créer le système hydraulique, représenté ci dessous. C'est une chute d'eau qui fournit la force nécessaire à la traction, et deux wagons, un pour l'aller, un pour le retour, sont actionnés par ces tracteurs que Mr Halford estime devoir produire, à bref délai, et quand les derniers perfectionnements seront apportés au système, une vitesse de deux cents milles à l'heure.

Souhaitons que le railway aérien nous transporte bientôt, à ces fantastiques vitesses, dans les régions supérieures où il n'y a ni déraillements, ni rencontres de trains à redouter.

* * *

Parmi les Etats composant la grande république Nord-Américaine, plusieurs ont le don d'attirer, d'une façon toute spéciale, l'attention de la France, par le grand nombre de nos compatriotes qui s'y sont établis et aussi par les attaches du sang avec les descendants des premiers colonisateurs de ces provinces.

C'est la Louisiane, qui fut longtemps française ; c'est aussi le Texas, entre la Louisiane et le Mexique.

Au Texas, une grande ville à laquelle est adjointe un grand port, va surtout fixer notre attention, c'est Galveston qui, depuis longtemps, aspire à devenir le Chicago du sud de l'Union Américaine. Créé en 1838 par le Canadien Français Ménard, il lui manquait un instrument indispensable pour que sa prospérité s'accrut d'une manière sensible : un chenal qui, suffisamment profond, put relier son port aux grandes routes commerciales de

l'océan. Jusqu'en janvier 1895, les navires tirant, au maximum, 13 pieds d'eau pouvaient seuls y aborder. Aujourd'hui, grâce à une dépense de 32 millions de francs, Galveston peut et doit devenir le débouché pratique d'un immense *hinterland* géographique et recevoir des navires de 26 pieds de tirant d'eau, 30 pieds bientôt.

Le port, situé au nord de la ville, comprend deux immenses jetées de chacune 10 kilomètres de longueur, et une grande évolution commerciale est en train de s'accomplir au profit de Galveston. C'est un des ports les plus fréquentés des Etats-Unis où trois lignes anglaises, trois lignes allemandes, sont nées, comme par enchantement, en moins d'une année. Une ligne bi-mensuelle de vapeurs relie également Galveston et le Havre avec lequel s'échange un commerce de quarante millions de francs.

Grâce aux persévérants efforts d'un de nos plus éminents fonctionnaires, Mr Henri Miron, consul de France à Galveston, des cours du soir de français ont été établis ; les fêtes du 14 juillet y sont de véritables fêtes populaires, et celle de l'année dernière n'a pas réuni moins de 2,000 personnes, d'origine française ou amies de la France.

On voit, par la gravure représentant l'Ecole Publique Supérieure, que l'instruction est en haute estime à Galveston. Le gracieux monument comprenant le couvent et la chapelle des Ursulines Françaises, montre également que la France y est dignement représentée.

LOUIS PERRON.

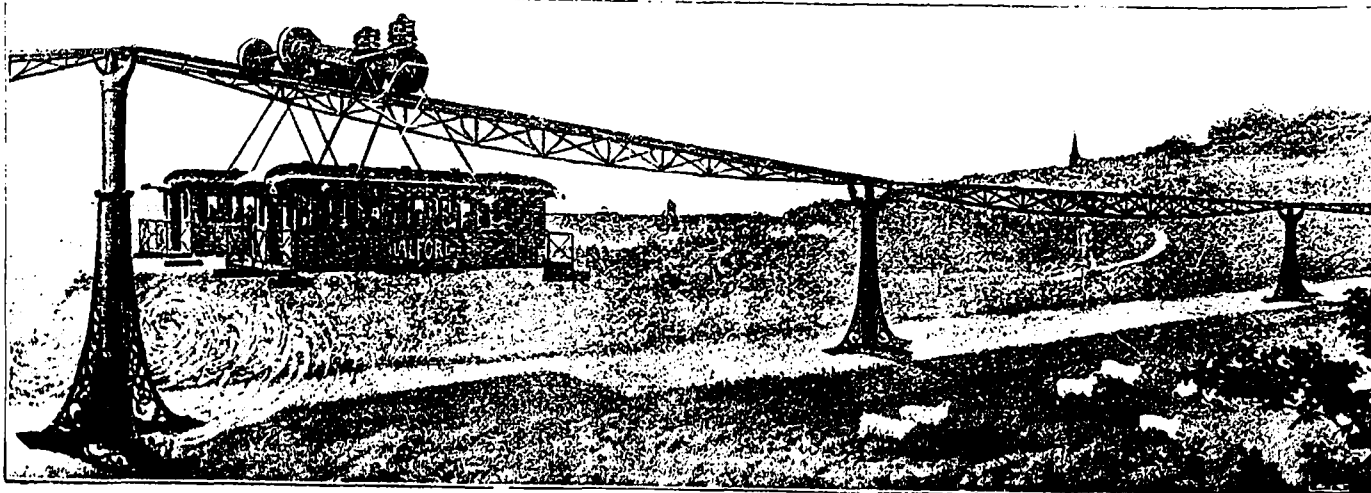
PLUS SUR

Le commis voyageur (regagnant sa chambre). — Garçon, n'oubliez pas de me réveiller, demain matin, à 5 heures, pour que je puisse prendre le train de 6 heures.

Le garçon. — Soyez tranquille, monsieur, et ne craignez rien. Cependant, si vous voulez bien presser le bouton de la sonnette qui est à la tête de votre lit, un peu avant 5 heures, ça sera plus sûr.

La défaite, plus que la victoire, est la pierre de touche des armées.

VALBERT.



LE RAILWAY AÉRIEN.