

diaire" qui représentent certes les plus curieuses parties de ce merveilleux engin sous-marin.

Ces deux pièces peuvent être complètement isolées du reste du navire par des portes d'acier absolument hermétiques. Pour mettre la "chambre de plonge" en fonction on y envoie de l'air représentant une pression double de celle de l'atmosphère ordinaire. Lorsque un ou plusieurs opérateurs veulent se rendre dans cette pièce, ils commencent par entrer dans la chambre intermédiaire, où une fois la porte refermée on fait passer de l'air comprimé jusqu'à ce que la pression soit égale à celle de la chambre de plonge, dans laquelle on peut alors entrer sans difficulté. Pour les personnes, qui ne sont pas habituées à cette manoeuvre, le séjour dans l'"intermédiaire" est d'abord fort désagréable; à mesure que la pression augmente et si l'on n'a pas soin de retenir le plus possible sa respiration ou de tenir dans la bouche quelques gorgées d'eau, on éprouve des sensations vraiment douloureuses, bourdonnement des oreilles, battement des artères, etc. Mais cela ne dure que quelques minutes et déjà lorsqu'on passe dans la chambre de plonge, on se sent accoutumé à ces nouvelles conditions atmosphériques.

Les parois de la chambre de plonge sont munies de trois hublots vitrés à travers lesquels on aperçoit l'Océan éclairé par les puissants réflecteurs électriques du bateau. A première vue, il est impossible de se rendre compte que l'on est entouré d'eau et lorsque les scaphandriers se mettent à l'oeuvre autour du navire, on les voit très nettement, comme s'ils étaient placés dans une vaste cage de verre verdâtre.

Voyons maintenant comment on sort de la chambre de plonge qui met en communication le navire avec le fond de la mer.

Lorsque la pression de l'eau qu'elle renferme a été amenée à correspondre exactement à celle de l'eau qui l'entoure, une trappe s'ouvre dans le plancher de la pièce, et à notre grande surprise nous voyons l'eau rester à nos pieds en une nappe immobile sans monter même d'un millimètre dans la chambre. Il y a là un phénomène de physique fort simple, mais qui ne laisse pas d'impressionner la première fois qu'on le voit.

Ces deux passagers qui désiraient quitter le bateau pour se promener au fond de la mer furent revêtus de costumes de scaphandriers dont le casque était muni d'un petit appareil téléphonique, de sorte qu'ils pouvaient communiquer leurs impressions à ceux restés dans le bateau.

Ainsi vêtu, l'excursionniste n'avait qu'à se laisser glisser par la trappe, posait ses pieds sur le sol marin et baissant la tête se trouvait dehors sans difficulté.

L'épave, dont l'Argonaut venait enlever la cargaison, était étendue à environ 25 pieds de notre bateau. Les plongeurs l'atteignirent en quelques enjambées et constatèrent que le navire était presque intact et était bondé de charbon. Des nuées de poissons s'y étaient installés et les parois de la coque disparaissaient sous une épaisse couche d'huîtres, moules et autres mollusques.

Le sol de l'Océan, tout autour, formé d'un sable noirâtre et parfaitement uni, grouillait aussi littéralement de tout une étrange faune marine, poissons de formes bizarres, étoiles de mer, crustacés, etc. L'Argonaut trouve là toujours dans ses séjours sous l'eau de quoi alimenter surabondamment sa cuisine. La pêche y est en effet très facile. Le cuisinier se rend dans la chambre de plonge, ouvre la trappe et place dans l'eau une lanterne électrique. Les poissons fascinés par l'éclatante lumière accourent de toute part et on peut les choisir et les prendre avec un petit filet tout aussi aisément que dans un vivier.

M. Lake, qui dirigeait les excursionnistes, après les avoir promené autour de l'Argonaut, leur expliqua les diverses manoeuvres, d'une exécution très facile, au moyen desquelles on enlevait le chargement contenu dans les épaves.

"On estime, leur dit-il, à plus de \$100,000,000 la valeur des marchandises englouties chaque année par la mer, le plus souvent dans le voisinage des côtes, c'est-à-dire dans des parties de la mer facilement accessibles aux plongeurs.

Le champ d'opération des sous-marins industriels est donc presque illimité. On comprend aussi les services qu'ils pourraient rendre pour la pêche des perles, des éponges, du corail. Il serait donc précieux pour l'humanité de multiplier le nombre de ces bateaux."

Quand tout le monde fut rentré à bord, les chambres de plonge furent refermées, débarrassées de leur air comprimé et l'Argonaut, prenant son rôle d'automobile, nous fit faire une petite promenade sur le sol de l'Océan.

Le bateau peut, dans ce cas, développer une vitesse de 6 milles à l'heure, mais on comprend qu'il serait imprudent de s'aventurer même à cette allure dans l'inconnu de l'Océan, aussi n'avancions-nous que fort modérément. Mais comme je l'ai déjà dit, le sol était si parfaitement uni que nous ne ressentions aucune secousse, et n'eût été les bandes de poissons qu'on voyait glisser devant les hublots, on se fût cru dans un confortable wagon de chemin de fer.

Enfin, il fut décidé de remonter à la surface.

Les machines envoyèrent l'air comprimé dans les caissons et, en dix minutes, nous nous retrouvions sur le pont, de retour de notre voyage au fond de la mer.

Les grandes capitales d'Europe

En 1800, Londres avait 958,863 habitants, Paris 547,755, Vienne 231,050 et Berlin 182,157.

En 1840, Londres en avait 1,948,417, Paris 935,255, Vienne 356,870 et Berlin 323,620.

En 1900, Londres en avait 4,411,271, Paris 2,511,05, Berlin 1,077,304 et Vienne 1,503,972.

La population de Berlin et de Vienne a donc augmenté plus rapidement que celle de Londres ou de Paris.

Londres embrasse 305 kilomètres carrés de surface bâtie, Paris 78, Berlin 63 et Vienne 178.

A Londres, il y a 570,000 maisons, à Paris, 74,829, à Berlin, 31,176, à Vienne 32,000.

A Londres, chaque maison contient en moyenne de 7 à 8 personnes, à Paris 31, à Berlin 54 et à Vienne 52.

Les marques de tabac de la Rock City Tobacco Co., de Québec, voient leur volume s'accroître de mois en mois.

La faveur du public est raisonnée: elle s'attache aux produits de qualité invariable et la Rock City Tobacco Co, s'efforce de sans cesse perfectionner ses produits. L'augmentation de sa vente prouve qu'elle réussit.

Il y a du profit à vendre de l'huile en employant des méthodes progressives et en enrayant la perte et le coulage

La mise en magasin et la vente de l'huile et de la gazoline a toujours été un problème difficile pour les marchands qui n'ont pas jusqu'à présent reconnu l'avantage qu'il y a à appliquer les méthodes nouvelles à cette branche de leurs affaires. Il y a toujours plus ou moins d'évaporation et de perte d'huile par l'emploi de mesures sales, débordantes, de barils qui coulent, etc. On perd beaucoup de temps à courir au fond du magasin ou à la cave, ce qui oblige à laisser le magasin abandonné. Il y a toujours de mauvaises odeurs d'huile, des planchers imprégnés d'huile et une quantité considérable d'épicerie gaspillées. Qui conque a vendu de l'huile suivant l'ancienne méthode sait combien cela est désagréable.

Il s'est, cependant, accompli de grands progrès dans la manipulation de l'huile et ceux qui ont installé les appareils automatiques à mesurer l'huile de Bowser trouvent qu'il est aussi facile et aussi agréable de vendre de l'huile que n'importe quel autre produit.

S. F. Bowser & Cie., (Inc.) Fort Wayne, Ind. en sont les fabricateurs; ils viennent de faire tout récemment d'importants changements qu'ils expliquent dans leurs imprimés lesquels sont, comme leurs appareils, de la plus haute classe.

Cette maison a toujours eu la réputation de fabriquer l'appareil distributeur d'huile le plus convenable, le plus économique et le plus satisfaisant sur le marché et de représenter exactement tel qu'il est, de sorte que leur déclaration que leur appareil actuel est, sous tous les rapports, le meilleur qu'ils aient jamais fabriqué; sera généralement accepté.

On appelle l'attention sur l'annonce de cette maison qui paraît sur une autre page de ce numéro.