

de la dimension exacte qu'on doit donner à la partie à ajouter. Et l'on peut dès lors, dans l'espace libre qui se présente ainsi, venir construire cette partie, monter les tôles, les poutrelles, les pièces métalliques que l'on va assembler, river, boutonner entre elles et aux autres tôles ou pièces formant l'avant et l'arrière du bateau, pour faire de l'ensemble un tout solidaire. Encore une fois, on ne se figure pas les précautions minutieuses qu'il faut prendre pour que, dans leur séparation, les deux sections du bateau demeurent bien alignées, pour que les deux parties de la quille restent exactement dans le prolongement l'une de l'autre, de manière que le morceau intercalaire qu'on ajoutera entre elles forme lui-même une ligne absolument droite avec tout l'ensemble. Si, une fois fini, le bateau n'offrait pas en effet une rectitude complète, il risquerait grandement de ne pas résister à la première tempête et de se rompre au point même de la réparation.

On doit bien penser que ce n'est pas pour le plaisir de se livrer à une opération difficile que les constructeurs exécutent des tours de force de ce genre; mais souvent on s'aperçoit après coup que la machine dont on a doté un navire pourrait assurer le déplacement d'un poids, d'une cargaison plus lourde, et en l'allongeant on augmentera naturellement la capacité de ses soutes, ce qui lui permettra de prendre à son bord souvent plusieurs milliers de tonnes de plus. Parfois aussi on voudra allonger une coque parce qu'on sera convaincu qu'elle naviguerait mieux, tiendrait mieux la mer si elle avait plus de longueur.

Cette opération de l'allongement des navires par sectionnement est devenue assez fréquente, mais elle ne s'est jamais présentée dans des conditions plus intéressantes que pour une série de bateaux de guerre allemands que l'on a récemment allongés; L'amirauté allemande n'a pas hésité à modifier de la sorte huit croiseurs du même type dont il s'agissait d'augmenter le tonnage, autrement dit la capacité, afin de leur permettre de

porter plus de charbon dans leurs soutes; ils dataient seulement de 1889, ce qui ne remonte pas loin, mais à ce moment on envisageait surtout la flotte comme un instrument de défense des côtes, et par conséquent ces croiseurs n'ayant guère à s'éloigner, n'avaient pas à porter beaucoup de charbon, puisqu'ils pouvaient se ravitailler dans les ports nationaux. Mais aujourd'hui les choses ont changé, et les navires allemands entendent pouvoir étendre leur rayon d'action, en emportant dans leurs flancs une quantité de combustible suffisante pour tenir la mer longtemps et effectuer une longue traversée sans avoir à renouveler leur approvisionnement. Cela a été la raison de l'opération d'allongement qui a été décidée sur les huit croiseurs en question, le "Hagen", le "Frithjof", le "Beowulf", le "Hildebrand", le "Siegfried", le "Heimdal", le "Aegir" et le "Odin".

Le travail s'est effectué pour chacun d'eux suivant la méthode générale que nous avons indiquée; seulement ici c'est l'arrière qu'on a fait glisser sur un chariot, tout simplement parce que c'est ce tronçon arrière qui était le moins lourd; le sectionnement n'a pas eu lieu au milieu, mais vers l'arrière, pour qu'on n'eût pas à modifier les machines qui se trouvent à peu près au milieu de la coque. L'opération a été difficile, néanmoins elle s'est parfaitement accomplie, et aujourd'hui ces croiseurs peuvent prendre deux fois plus de charbon à leur bord. Et cette réparation qui a remis complètement à neuf huit croiseurs et en a fait des bateaux tout à fait modernes, n'a pas coûté plus cher que la construction d'un seul navire.

Nous devons ajouter que cette pratique du sectionnement des navires que connaissent bien les ingénieurs spécialistes, peut servir dans maintes circonstances. C'est ainsi qu'on construit parfois sur les Grands Lacs américains, des bâtiments destinés à la navigation maritime, mais de trop fortes dimensions pour qu'ils puissent passer par les écluses des canaux qui réunissent ces Grands

VOUS ETES TOUJOURS
SUR DE SATISFAIRE
VOS CLIENTS, QUAND
VOUS LEUR VENDEZ
UNE BOITE DE . . .

Poudre à Pâte **EAGLE**

NOUS GARANTISSONS
QU'ELLE DONNE SATIS-
FACTION, OU NOUS REN-
DONS L'ARGENT.

J. H. MAIDEN
MONTREAL.



"SCOTCH MARCHANT"
SPECIAL OLD HIGHLAND
WHISKY

est absolument pur et très vieux.
Il possède un bouquet savoureux
et délicat qui ne peut être égalé.

Essayez-le, il vous donnera satisfaction.

... J'en ai l'Agence pour le Canada ...

A. O. Fiset, Importateur,
1604 Rue Notre-Dame, MONTREAL.

THE DOWD MILLING CO.,
LIMITED.

Manufacturiers de Farines Supérieures, Patente
Hongroise, Cosmos, Forte à Boulanger, High
Loaf, Lily, Avoine roulée, Oatmeal et Cornmeal.

Entrepôts à OTTAWA, CAPACITÉ :
Moulin à OTT. 700 Barils de Farine.
QUYON, QUE. 100 Barils d'Avoine
PAKENHAM ONT. roulée.
Communications directes 100 tonnes de Provende.
les avec

P. P. J. Demandez nos cotations
O. N. et W. par char mélangé.
C. P. R.
G. A. R. Lot de char ou moins -
G. T. R. Blé, Sarrasin, Avoine,
O. et N. Y. Semence de Céréales,
Expéditions par Rail Blé d'Inde, Fèves,
ou par Eau. Orge, Middlings.
Bureaux à OTTAWA et PAKENHAM, ONT. ;
QUYON et MONTREAL, QUE. ; WINNIPEG, MAN.
Bureau d'Ottawa, 241 rue Wellesley.
Telephone 1563. Bureau de Montréal,
436, Bâtisse du Board of Trade.

On demande de la Volaille Préparée.

The Canadian Cannery, Limited, sont maintenant prêts à recevoir de la Volaille Préparée, aux manufactures suivantes :

AYLMER CANNING CO.,
KENT CANNING CO.,
SIMCOE CANNING CO.,
SIMCOE CANNING CO.,

- AYLMER
- CHATHAM.
- SIMCOE.
- HAMILTON.

Expédiez à la manufacture la plus rapprochée de chez vous. Ecrivez pour renseignements complets en ce qui concerne l'emballage et l'expédition.

CANADIAN CANNERS, LIMITED, 39 James Street South, Hamilton, Ont.