

L'argent pour la construction des deux futurs paquebots de la ligne Cunard, a été prêté par le gouvernement anglais, qui aura, en tout temps, le privilège d'en disposer à bref délai, comme croiseurs armés de la marine Britannique. Les chiffres exacts et les plus récents concernant les dimensions de ces navires sont les suivants: Longueur totale, 750 pieds; largeur 87 1-2 pieds; profondeur 60 pieds, force de propulsion en chevaux vapeur, 75,000 chevaux, distribués à quatre arbres de couche. Leur vitesse sera de 25 nœuds à l'heure; mais à en juger d'après les résultats excellents, et récents, obtenus avec des navires nouveaux et mus par des turbines; il n'est pas impossible que les navires de la Compagnie Cunard, atteignent 26 nœuds quand on les soumettra aux essais.

En l'année 1904 on a aussi lancé le "Victorian," qui est le premier paquebot Transatlantique muni de turbines; le "Victorian" fera son premier voyage durant l'année courante. Il est bon, aussi, de faire mention du paquebot à passagers.

"Loongana" qui est à turbines, et qui s'est rendu de Glasgow en Australie, en trente jours six heures. Sa vitesse variant dans ce voyage de 16 à 18 nœuds par heure. Les turbines ont permis de réaliser une économie considérable. Elles ont donné, à tous les points de vue, de plus

grandes satisfactions qu'on ne peut en attendre des machines à vapeur ordinaires et réciproques.

#### LA PLUS PUISSANTE LOCOMOTIVE DU MONDE

A l'Exposition de Saint-Louis a figuré la plus puissante locomotive du monde. C'est une machine à marchandises, destinée à remorquer les trains très lourds de houille sur le chemin de fer de "Baltimore and Ohio."

C'est une machine du système "compound," c'est-à-dire, système dans lequel la vapeur, après avoir travaillé d'abord dans les cylindres dits à haute pression, achève de se détendre dans d'autres cylindres (à basse pression) donnant ainsi une utilisation complète de son énergie. C'est le principe déjà appliqué à beaucoup de moteurs fixes de l'industrie, et aux machines de marine. Une autre particularité de la locomotive qui nous occupe, c'est d'être articulée; chaque paire de cylindres actionne un système de six roues motrices supportant un châssis articulé à la manière des "bogies" des longues voitures à couloir. C'est donc, en quelque sorte, une machine double, alimentée par une seule et énorme chaudière.

On conçoit qu'un tel système permette d'augmenter considérablement la puissance d'une locomotive, tout en lui conservant la souplesse nécessaire pour le

passage dans les courbes les plus prononcées. Ce procédé a été adopté pour les locomotives de plusieurs réseaux accidentés tant en France qu'à l'étranger, notamment pour celui de la ligne du Saint-Gothard; mais son application n'avait pas encore été poussée aussi loin que dans la nouvelle et formidable machine du "Baltimore and Ohio."

Celle-ci pèse, seule, en ordre de marche 151 tonnes, et, en y comprenant le tender, 216 1-2 tonnes.

Ce poids total de la nouvelle machine repose sur une longueur de rails de 30.66 pieds, et les 2 groupes de 6 roues n'occupent chacun qu'une longueur de 10.8 pieds, ce qui explique leur facilité à suivre les voies les plus sinueuses.

La chaudière est la plus grande qui ait jamais été construite pour une locomotive. Elle pèse, à elle seule, 50 tonnes et contient 3,300 gallons d'eau; sa surface de chauffe atteint 520 mètres carrés. Enfin, la hauteur total du système (10.5 pieds) a obligé à réduire la partie extérieure de la cheminée à une simple buse. Ce véritable mastodonte remorquera un convoi formé de 20 grands wagons américains d'une contenance de 100,000 livres (45 tonnes) chacun. A cette nouvelle locomotive appartient assurément le record de la puissance, qui peut se chiffrer par une force de 2,200 chevaux-vapeur.



Nous sommes heureux de pouvoir annoncer que la hache Dundas a été encore améliorée, et que maintenant, elle est sans rivale quant à la qualité et au fini.

Nous avons fait un effort spécial, pour satisfaire toutes les sections du commerce de Québec, et nous pouvons vous donner exactement ce qu'il vous faut pour votre propre localité. Nous sommes en dehors de toute combinaison, ou arrangement quant aux prix.

Conséquemment, vous aurez avantage à attendre la visite de notre voyageur.

# The Dundas Axe Works

PETER BERTRAM