



Le monument de l'Abbé de l'Épée

Après avoir traversé l'un quelconque de ces lacs, le petit navire se transforme en tramway pour franchir un isthme en miniature de 8 à 900 pieds de largeur, puis redevient aquatique, le tout dans un voyage qui dure une heure.

L'embarcation, mesurant 16 mètres de longueur, tire un mètre d'eau.

Reliée à l'arbre de la machine par une chaîne sans fin, parallèlement à son axe, est une roue que des engrenages coniques rendent solidaires de l'axe sur lequel sont montées les deux roues motrices, situées à l'avant.

Une autre paire de roues est disposée à l'arrière, ce qui permet au navire amphibie de se maintenir sur une voie ferrée où un frein l'aide dans les pentes, surtout pour l'entrée à l'eau.

Des travées en forme de V, un peu plus larges que le yacht, le guident jusqu'à l'engagement, sur le rail, de ses deux premières roues, cela à proximité des stations riveraines.

Voilà notre amphibie suffisamment connu, et, si nous ajoutons qu'il transporte 70 personnes environ à chacun de ses 6 voyages quotidiens et qu'il n'a jamais causé aucun accident à ses passagers, nous aurons communiqué à nos lecteurs tout ce qu'il est utile de connaître sur ce très intéressant petit bateau.

* *

Le 14 juillet 1900, S.A.R. le Grand Duc Adolphe de Luxembourg, posait la première pierre d'un ouvrage d'art à exécuter à Luxembourg même entre la ville et la gare.

C'est du nouveau pont, aujourd'hui terminé, construit sur la vallée de la Pétrusse, que nous allons parler ici.

Le pont de Luxembourg est d'une grande hardiesse, car il se compose d'une seule arche surbaissée en maçonnerie, de 280 pieds de portée et de 102 pieds de flèche, raccordée de part et d'autre à deux voûtes de 40 pieds.

Cette arche est la plus grande qu'on ait jamais faite en maçonnerie et la gravure que nous en présentons donnera une idée suffisante de sa légèreté et de son élégance encore accentuée par les arcades évidées pratiquées dans ses tympans.

Au premier abord, on croirait voir un viaduc métallique comme ceux de Garabit ou de Porto.

Deux ponts de 20 pieds, séparés par un vide de 20 pieds également, sont réunis à la partie supérieure ; des dalles en béton armé forment tablier et comprennent chemins de voitures et trottoirs pour piétons, ayant ensemble une largeur de 60 pieds.

Le 16 décembre dernier, on affectuait le décintrement de la première grande voûte, en présence des autorités luxembourgeoise et de nombreux ingénieurs.

Le résultat a dépassé les plus optimistes des prévisions, car le tassement de cette énorme portée de 280 pieds, n'a été que de un peu moins d'un quart de pouce ! Cette année sera construite la deuxième voûte pour le pont être remis à la circulation au commencement de 1903.

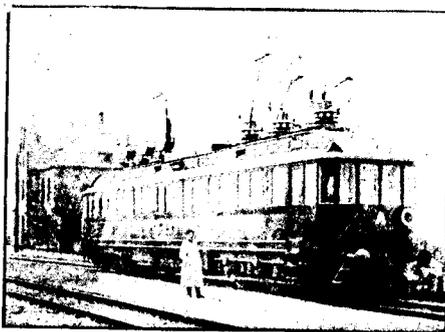
Conception et exécution de cette œuvre considérable et vraiment artistique font le plus grand honneur à ses auteurs, l'ingénieur Séjourné, professeur à l'École des Ponts et Chaussées de Paris, et les entrepreneurs Fougerolle, également de Paris.

C'est un triomphe, modeste, mais bien caractérisé de l'industrie française.

* *

La traction purement électrique vient, ... pour son coup d'essai, faire un vrai coup de maître en enregistrant un record sensationnel qui est celui de 160 kilomètres à l'heure, — du 100 milles à l'heure s'il vous plaît.

C'est en Allemagne que, sous l'instigation directe de l'empereur, a été étudié et construit par Lasche,



La locomotive de l'avenir

ingénieur en chef des chemins de fer, cet engin original.

Des tensions formidables ont été abordées (12,000 volts) et transportées le long de la ligne par un triple conducteur métallique aérien.

Un trolley, d'un type tout-à-fait nouveau, capte le courant et le transporte à la tension voulue, sur la locomotive elle-même, dans deux compartiments spéciaux, atteignant ensemble le poids respectable de 26,000 livres. Ce courant est distribué dans les quatre

moteurs que comporte la machine, moteurs qui, donnant 880 tours à la minute, peuvent développer jusqu'à 3,000 chevaux.

L'apparence générale de cette machine à grande vitesse est celle d'un tramway, aux deux extrémités duquel sont disposés une porte de manœuvre, et tous les enregistreurs nécessaires.

Au milieu, bien suspendu sur les essieux, un spacieux et confortable salon pouvant contenir, à l'aise, quarante personnes. 23 mètres de longueur, 50 tonnes de poids et 160 kilomètres 600 mètres à l'heure, voilà les caractéristiques de cette machine vraiment extraordinaire, déjà connue sous le nom, apparemment mérité, de "Locomotive de l'avenir."

* *

Dans toutes les parties de notre territoire il y a, pour l'amateur du pittoresque, ample récolte à faire.

Au grand Nord, à la Gaspésie, leurs impénétrables forêts, leurs eaux jaillissantes, leurs fleuves majestueux.

Au Nord-Ouest, les vastes horizons avec les plaines sans fin et les riches moissons.

Là-bas tout est grandiose : la plaine, l'horizon, les exploitations agricoles.

C'est à l'aide d'une puissante machinerie que s'opèrent les différents travaux tendant à faire jaillir du sol les moissons plantureuses, le blé qui doit nourrir le monde.

La scène que nous présentons aux lecteurs du MONDE ILLUSTRÉ "est prise sur le vif" par un de nos amis, M. S. Noël ; un autre, M. Alex. Taylor, a eu l'obligeance de nous la faire parvenir, démontrant ainsi une fois de plus, que tous nos lecteurs sont nos amis et que tous s'intéressent autrement que par des vœux platoniques au succès du MONDE ILLUSTRÉ. C'est à Bressylor, Territoires du Nord-Ouest, qu'a été photographiée la machine à battre, installée en plein champ, dont se servent les agriculteurs de la région. 1,300 à 1,600 minots de blé par jour, telle est la capacité de ce merveilleux instrument de travail.

Quand je vous disais que tout était grand là-bas !

LOUIS PERRON.



Le nouveau pont de Luxembourg