

# Lettre Patoise

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **1 (1906)**

Heft 46

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-256342>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

temps ; le thermomètre marque d'ordinaire 50 degrés au soleil pendant l'été. Aussi les marteaux-pilons s'arrêtaient ils souvent pendant des mois.

Voilà pourquoi en février 1898 on conçut le plan audacieux d'amener l'eau de l'Helena-River à Coolgardie par des tuyaux en fonte d'une longueur totale de 530 kilomètres.

Il fallut cinq années de travail acharné. La canalisation fournit 22 millions de litres par jour.

L'eau, qui arrive chaude, est refroidie par évaporation superficielle dans d'immenses réservoirs élanques.

Les frais se montèrent à 65 millions de francs. En effet, il fallut d'abord pousser l'eau jusqu'au sommet d'une colline de 780 mètres d'altitude au moyen d'énormes machines élévatoires, pour obtenir la pression nécessaire à la circulation du liquide dans les tuyaux placés bout à bout sur le sol, et passant par monts et par vaux !

L'aqueduc de Marly, œuvre similaire, n'est qu'un jouet d'enfant en comparaison.

### Un bateau-phare automatique

C'est le seul qui existe. On l'a placé récemment sur la côte occidentale d'Ecosse, près d'Islay.

Ce bateau-phare est excessivement curieux. Il ne comporte la présence d'aucun homme, et indique cependant de deux façons l'approche des écueils de cette dangereuse côte. Il est composé dans ses grandes lignes d'un phare solidement fixé à son pont et de deux réservoirs où du gaz d'éclairage est emmagasiné à haute pression pendant plusieurs mois. La provision est renouvelée avant d'être complètement épuisée, et le phare ne s'éteint jamais. Sa lumière est visible jusqu'à une distance de douze milles.

En outre, le gaz d'éclairage, en sortant des cuves pour se rendre à la lanterne, actionne le battant d'une cloche dont le son porte très loin à la surface des eaux.

Par temps clair, le signal lumineux avertit les navires du danger, et, quand il fait du brouillard, c'est le battement incessant de la cloche, qui leur permet d'éviter les écueils.

Le grand avantage de l'appareil c'est qu'on ne s'en occupe que tous les trois mois, pour le charger.

### Un navire moustre.

L'*America*, et le *Kaiserin Augusta-Victoria*, dont le lancement a eu lieu l'an dernier présentent une innovation curieuse : plusieurs ascenseurs permettent aux passagers et au personnel de se transporter rapidement entre les sept ponts que compte chaque navire.

L'innovation devenait indispensable. Le nombre des ponts s'est augmenté d'année en année dans les grands transatlantiques. Il y a dix ans, un vapeur à trois étages passait déjà pour une ville flottante, et les passagers commençaient à se plaindre de la fatigue que leur causaient la montée et la descente des escaliers.

En outre, par les gros temps, les passagers surpris par un fort coup de tangage ou de roulis entre deux paliers étaient plus exposés aux chutes. Ce danger sera supprimé par l'usage des ascenseurs.

Mais les deux nouveaux steamers de la compagnie hambourgeoise-américaine présentent d'autres innovations. Les construc-

teurs ont eu le souci d'offrir aux passagers le plus de confort possible. Ainsi, ils ont établi autour du navire deux « promenades » superposées, l'une en plein air, l'autre en galerie couverte, qui constitueront deux pistes magnifiques où coureurs et promeneurs pourront se livrer à leurs sports favoris.

Chacune de ces pistes offre un circuit de près de cinq cents mètres, sur une largeur de six à sept mètres. Si l'on songe que le mal de mer est surtout causé par l'inaction, on comprendra que cette deuxième innovation présente un intérêt réel.

Les constructeurs ont réservé une partie du troisième pont à l'établissement de deux gymnases, l'un pour les hommes, l'autre pour les femmes. Les cabines sont plus spacieuses que dans les steamers actuels. Deux grandes salles de bains, avec bains turcs et piscines, seront à la disposition des voyageurs.

Et chacun des deux vapeurs abritera même dans ses flancs une salle de théâtre, avec une scène machinée comme celles des grands théâtres « terrestres ».

Pour obtenir ces divers résultats, il a fallu donner aux deux navires des proportions colossales. Vapeur *America* : Longueur totale, 234 mètres ; largeur, 25 mètres ; profondeur, 18 mètres ; déplacement, environ 35.000 tonnes ; capacité de chargement, 15.000 tonnes.

Vapeur *Kaiserin Augusta-Victoria* : Longueur, 236 mètres ; largeur, 25 mètres 50 ; profondeur, 18 mètres ; déplacement, environ 40.000 tonnes ; capacité de chargement, 16.000 tonnes.

Le pont supérieur est aménagé pour recevoir 1<sup>re</sup> classe, 300 de 2<sup>e</sup> classe, 250 de 3<sup>e</sup> classe, et 2139 d'entrepont. Si l'on ajoute à ces chiffres celui du personnel, on admettra que la population de ces navires leur donne droit à ce titre de « ville flottante » dont nos pères abusèrent aimablement, alors que leurs paquebots transportaient à grand peine trois ou quatre cents passagers.

Remarquons que l'*America* et le *Kaiserin* ne se préparent pas à disputer aux navires qui le détiennent le record de la vitesse : ils filent tout doucement leurs dix-sept nœuds à l'heure. Et c'est pour nous l'occasion de constater que ce record de la vitesse est de moins en moins enviable pour un transatlantique. Ce qu'un passager demande aux grandes compagnies de transport maritime, c'est le confort et surtout la sécurité.

Mais que dire des proportions de ces deux nouveaux géants de la mer, surtout si l'on donne aux chiffres que nous venons de citer une forme plus parlante ! Imaginez le *Kaiserin Augusta-Victoria* planté sur sa poupe, droit comme un mat, au milieu du quartier commerçant de New-York, où les maisons géantes ne se comptent plus. Il écraserait de sa masse les plus hauts de ces *skyscrapers* !

Transportez-le au pied de la Tour Eiffel : la pointe de sa proue dépasserait, et de beaucoup, la deuxième plateforme !

Et, qui sait ? Il arrivera peut-être un jour où les compagnies de navigation, plutôt que de vendre au prix de la vieille ferraille leurs grands transatlantiques hors d'usage, les transformeront en tours ou en observatoires !

## LETTRE PATOISE

Da lai Côte de mai.

C'à inco lai mode de note temps d'envie les dgens à moi d'aivri. C'était ds l'ai mode en 1675 ai Paris, vou en enviait les gros Djains visotay l'Invalide qu'avait enne tête de bos. Taint les sain-senés velint voi ci drôle de soudait qu'avait preju sai tête naturelle ai Rocroy, en-les mannaït dain in long corridor ai peu en ios diait : L'invalide à ai l'hôta. Cheute ci gang, ai peu vos tire-raïs enne fois ai gâche, ai peu doue fois ai droite. Vos vlais dâli trovay in égray que manne à poïye dedos. Vos evvrirais lai quatrieme poëche, c'à li que vos le velais trovoy. Le benet se promenaït longtemps ai droite, ai gâche ai peu airivaït dain enne cot, vou en l'envoyaït en lai tieugeainne. L'invalide en lai tête de bos, vou se trouve té ? Le tieugenie iy répongeait : Ai l'à droit occupay ai se raisay. Allais à bout di gang, lai septieme poëche ai gâche tchie le coiffeur. Taint ai l'airivaït le coiffeur iy diait : Ai vint droit de paitchi. Ravcôï voi à buf-fet en l'entry di tientchi ; i me pense qu'ai boit sai thope. — C'à d'jinche qu'en se le renvoyaït dâ l'un en l'àre. Jainque ai l'airivaït à bord de lai Seine vou ai rencontraït des invalides aivô des têtes comme lai sinne que se moquint de lu en l'aïpelaint Poichon d'Aivri.

Shu que n'ape de bos.

## Passe-temps

Solutions pour le N° du 18 novembre 1906.

Rebus : William porc tua, sei n'y mit ; ver s'y mit, porc gâta. — J'ai perdu ma boîte à cigare.

Charades : Noir-âtre. — Bon-bon.

### Farces plaisantes

La farce « des trois pièces de monnaie »

Vous placez sur une table trois pièces de monnaie côte à côte et en ligne droite, puis vous invitez une personne de la société à faire disparaître du milieu celle qui s'y trouve sans y toucher d'aucune façon. Celle-ci cherche en vain. Alors triomphalement vous prenez la pièce qui se trouve à gauche et la transportez à droite. De cette manière la pièce qui se trouvait au milieu ne s'y trouve plus et cependant vous n'y avez pas touché.

### Récréations mathématiques

Une personne ayant jeté deux dés sur une table ; deviner quel chiffre a amené chacun de ces deux dés ?

Priez une personne de jeter à votre insu deux dés sur une table et pariez que vous allez deviner le chiffre que chacun de ces dés a amené. Pour cela, procédez de la manière suivante : demandez à la personne en question. 1° de multiplier le plus grand chiffre qu'elle a amené par 2 ; 2° d'ajouter 5 au produit ainsi obtenu ; 3° de multiplier cette nouvelle somme par 5 ; 4° enfin, d'ajouter à ce produit le chiffre amené par l'autre dé. Cela fait, dites lui de vous indiquer le total ainsi obtenu, puis soustrayez de ce total le nombre 25. Le résultat de cette soustraction vous donnera un nombre de deux chiffres dont l'un sera le chiffre d'un dé et l'autre le chiffre de l'autre dé.

Editeur-imprimeur : G. MORITZ, gérant.