**Zeitschrift:** Le pays du dimanche

**Herausgeber:** Le pays du dimanche

**Band:** 1 (1906)

**Heft:** 46

**Artikel:** Lettre Patoise

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-256342

# Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 17.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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

Voilà pourquoi en février 1898 on concut le plan audaciaux 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 étanches.

Les frais se montèrent à 65 millions de francs. En effet, it fallut d'abord pousser l'eau jusqu'au sommet d'une colline de 780 mètres d'altitude au moyen d'enormes 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 yaux!

passant par monts et par vaux!

L'acqueduc 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 facons 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'élicade aut emmagasiné à haute pression menter pendant plusieurs mois. La provision est renouvelée avant d'être complètement épnisée, 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 bronillard, 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 monstre.

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'asage des ascenseurs.

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

Et chacun des deux vapeurs abritera même dans ses flancs une sale 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; largueur, 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.

vissellare naquelloi est aménagé pour rece-1 classe, 300 de 2 classe, 250 de 3 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 paquebois transportaient à grand peine trois on 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 douceitement 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, an 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 shyscrapers!

Transportez-le au pied de la Tour Eiffel: la pointe de sa prove 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!

# **--**-+**∤**€€€\$+-----

Constanti-

# LETTRE PATOISE

Dá lai Côte de mai.

C'à inco lai mode de note temps d'envie les dgens à moi d'aivri. C'était dje l'ai mode en 1675 ai Paris, vou en enviait les gros Djains visotay l'Invalide qu'aivait enne téte de bos. Twint les sain-senés velint voi ci drôle de soudait qu'aivait preju sai téle naturelle ai Rocroy, en les mannait dain in long corridor ai peu en ios diait : L'invalide â ai l'hôta. Cheule ci gang, ai peu vos tirerais enne fois ai gâtche, ai pen doue fois ai droite. Vos vlais dâli trovay in égray que manne à poyïe dedos. Vos euvrirais lai quaitrieme poë che, c'â li que vos le velais trovoy. Le benet se promenait longtemps ai droite, ai gâtche ai peu airivait dain enne cot, vou en l'envoyait en lai tieugeainne. L'invalide en lai téte de bos, vou se trove té? Le tieugenie iy répongeait : Ai l'à droit occupay ai se raisay. Allais à bout di gang, lai septieme poëche ai gâtche tchie le coiffeur. Tiaint ai l'airivait le coiffeur iy diait : Ai vint droit de paitchi. Ravcëti voi â buffet en l'entray di tientchi; i me pense qu'ai boit sai tchope. — Ç'â djinche qu'en se le renvoyait dâ l'un en l'â're, Jainque ai l'airivait à bord de lai Seine von ai rencontrait des invalides aivô des tétes comme lai sinne que se moquint de lu en l'aipelaint Poichon d'Aivri.

Stu que n'ape de bos.

# Passe-temps

Solutions pour le Nº du 18 novembre 1906. Rebus: Wiliamm porc tua, sel n'y mit; ver s'y mit, porc gâta. — J'ai perdu ma bôîte 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'aucure façou. 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.