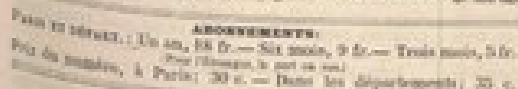


JOURNAL HEBDOMADAIRE



À la Librairie Nouvelle, 15, Boulevard des Capucines.

This correspondence can be constructed using the following

PLANTING DATE: 11/1/98

SCHWABER :

Impérial, par Jacques Le Goff. — Les Millénaires vécus, par Hervé Le Crosnier. — Les Pays-Magiques du Kalé, par J. Rieu. — Saisons, Bessy. —
Aïte, Merveilles indiennes, par Ch. A. Lacombe. — A travers les continents : le Guit de
Pelle (roman), par Maurice de Brocas. — Théologie, par Ch. Moreau. —
Croniques nouvelles, par Jacques Le Goff. — Nouvelles, — Schopenhauer, —
Les Millénaires, — **LES ÉDITIONS DE LA LIBRAIRIE** — 10, rue de la Harpe, Paris.

— *Laurence* : Voir P. HENRIOT. — *Lebrun* : Voir L'ÉPIGRAMME DE LAURENCE.
— *Lebrun* : Voir P. HENRIOT. — *Lebrun* : Voir L'ÉPIGRAMME DE LAURENCE.
— *Lebrun* : Voir P. HENRIOT. — *Lebrun* : Voir L'ÉPIGRAMME DE LAURENCE.
— *Lebrun* : Voir P. HENRIOT. — *Lebrun* : Voir L'ÉPIGRAMME DE LAURENCE.
— *Lebrun* : Voir P. HENRIOT. — *Lebrun* : Voir L'ÉPIGRAMME DE LAURENCE.



Universitätsbibliothek Bonn

Entre le centre de Lille et les confins du centre de la
Considération holistique s'étend, comme un rempart
due par la nature, une falaise de montagne aux pentes
couvertes d'arbres de la chaîne du Jura.

Le couagou qui, venant du Nord, franchit cette éper-
toute, s'en a pas plutôt dépassé le sommet qu'il ren-
contre sur le versant méridional le pittoresque village
d'Almaraz, au pied de cette hauteur d'où son nom. Le cha-
teau de la pléiade dans le paysage par une gorge pro-
fonde qui domine l'origine d'Almaraz, pour en sortir près
de la station de Lardès.

Le village d'Hausenstein couvre l'arête d'un
coteau de ce terrain aujourd'hui en voie d'abandon. Ce fut

on puait que «deviens le 28 mai dernier» cinquante-deux
marcheurs allemands, suédois et anglais se trouvaient en-
fermés dans les profondeurs de cet édifice par les décombre-
ments qui l'entouraient. Quelle était la cause de cette ca-
catastrophe ? La famille qui s'était réfugiée de la guerre du puits,
comme du quatuor d'un violon, s'était vu un incendie in-
finiment. Qu'étaient devenus les carriers suédois dans
cette fosse ? Et étaient-ils devenus par les décombres, s'étaient-ils
par la fumée, asphyxiés par le gaz, ou avait-on l'im-
pression de les avoir vu à la mort ?

Cet espoir anima leurs camarades et leur inspira un dévouement qu'un grand nombre devaient payer de leur vie. On reconnut dès l'abord toutes les difficultés que présentait ce sabotage. On ne pouvait le tenter par le puits, où l'on eût provoqué de nouveaux éboulements. Il fallait l'entreprendre par la galerie; mais là, on se

comme savait que le péril était égal aux difficultés : les premiers qui s'y hasardèrent y trouvèrent la mort. On ne s'en mit pas à l'œuvre avec moins d'ardeur. Il fallut même l'intervention des ingénieurs accourus sur les lieux organiser les secours, pour empêcher tant de braves gens de se précipiter à une mort certaine. Une machine à vapeur de la force de 4 chevaux fut employée à porter de l'air dans les profondeurs où, jour et nuit, on poursuivait le travail... travail lent que toute l'ardeur d'un dévouement porté jusqu'au mépris de la mort n'a pu empêcher qu'en onze jours l'on atteignit enfin le théâtre de la catastrophe... Tous avaient succombé, on recueillit cinquante-deux cadavres... Sans travailleurs avaient péri ou se dévouaient, sans succès, à cette tentative de salut.

Confidentiality

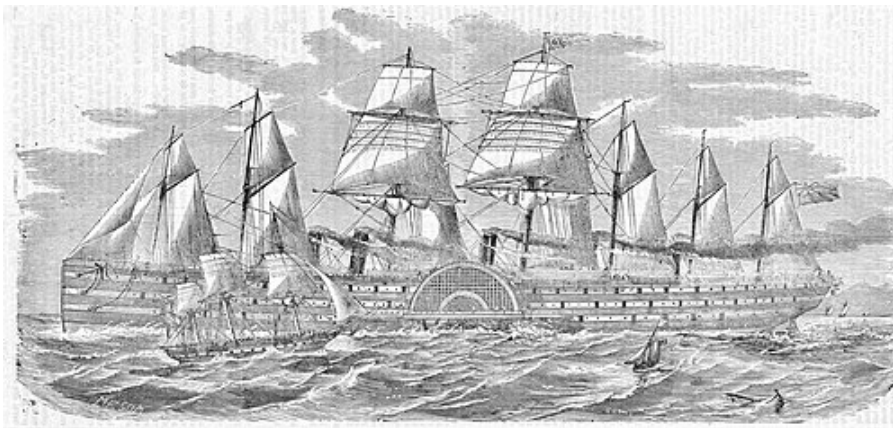
Le Great-Eastern

Fulgence Girard



Le Monde illustré, Le Monde illustré du 27 juin 1857, Paris, 1857

Exporté de Wikisource le 14 juillet 2026



GREAT-EASTERN

Le Great-Eastern.

L'architecture navale est en voie d'accomplir d'éclatants progrès. Nous avons constaté ceux qu'ont réalisés la France et l'Amérique, et dont le vaisseau *la Bretagne* et le steamer *le Vanderbilt* sont à la fois les preuves et les monuments. L'Angleterre en prépare d'immenses.

Un de ses architectes, M. Brunel, — un Français d'origine, disons-le en passant, — dirige actuellement, à Millwall, dans les chantiers de la compagnie pour la navigation orientale, la construction d'un navire qui laissera bien loin derrière lui tous les bâtiments lancés à l'eau jusqu'à ce jour.

La flotte française a son géant, la marine américaine possède son colosse, les bassins anglais vont avoir... que devons-nous dire ?... leur monstre, en attachant toutefois à cette expression son sens originel : l'acception du mot prodige.

La Bretagne a 260 pieds anglais de l'étambot à l'étrave, le *Vanderbilt* en présente 340 ; mais que sont ces longueurs auprès de celle du *Great-Eastern* qui n'en mesure pas moins de 680 ?

Toutes les dimensions de ce merveilleux navire sont en rapport parfait avec ce développement : sa largeur est de 83 pieds, sa profondeur est de 60. Ces éléments de grandeur donnent donc, par leur combinaison avec le premier, une jauge de 22,500 tonnes.

On peut se créer facilement l'image que présentera cette belle carène qui, sans fret, s'élèvera de 40 pieds au-dessus du niveau de la mer, et qui, chargée de 18,000 tonnes, dominera encore les vagues de 30 pieds, sa lice non comprise. Cette élévation de son tillac supérieur au-dessus de ses lignes de flottaison a un avantage immense : elle est suffisante pour que les lames ne puissent jamais le balayer. Le *Great-Eastern* pourra donc, quels que soient le déchaînement des vents et le soulèvement des vagues, quelle que soit la violence de la tourmente, poursuivre sa course à travers les plaines mugissantes de l'Océan, sans que le choc furieux des flots contre sa masse, jette la moindre perturbation dans la manœuvre. Il sera vraiment le roi des tempêtes.

Tout y a été d'ailleurs calculé pour la sécurité, de manière à prévenir toute chance de désastre. La coque, construite en fer, — dont elle a absorbé 7,000 tonnes, — est divisée en compartiments séparés les uns des autres par des cloisons établies de telle sorte, qu'une voie d'eau quelque abondante qu'elle fût, un choc quelque terrible qu'il pût être, une explosion de machine quelque foudroyante qu'elle éclatât, ne pourraient jamais ouvrir à l'invasion de la mer que l'une de ces divisions, où le flot se trouverait nécessairement arrêté. Un incendie qui ne pourrait être étouffé de suite serait comprimé avec une facilité égale dans le compartiment où il aurait éclaté. Le *Great-Eastern* peut éprouver des accidents, essuyer des avaries ; une catastrophe paraît impossible.

On sent que l'architecte qui a conçu le plan de ce merveilleux navire n'a négligé aucun des avantages qu'il pouvait y réunir. Ce qu'il a fait pour sa sûreté, il l'a étendu à sa commodité et à son élégance. Nous allons signaler quelques-unes des autres combinaisons qui doivent en faire un paquebot sans rival. Sa construction a repoussé toute diversité de plans et de niveaux dans ses grandes lignes. Il n'aura ni dunettes, ni passavants, ni gaillards. Son pont supérieur offrira à l'œil une plate-forme unie de plus de 660 pieds de longueur, et à la promenade de ses passagers un cours elliptique de plus d'un demi-mille. Le confortable et le luxe de ses chambres seront ceux des plus riches hôtels. Un trait suffira pour faire apprécier la somptuosité de cette installation : ses principaux salons occuperont un développement de 400 pieds.

L'habile ingénieur a demandé à tous les modes de propulsion les moyens d'imprimer le mouvement à cette masse énorme ; il les a combinés de manière à obtenir dans leur application autant de puissance que d'économie.

Le *Great-Eastern* sera muni de sept mâts. Les deux de misaine (ceux de l'avant) et les trois d'artimon (les plus voisins de l'arrière) porteront des brigandines et des trinquettes ; les deux grands mâts intermédiaires, portant mâts de hune et de perroquet, offriront sous vergues à la pression du vent toutes les voiles que comporte cette mâture ; ils recevront en plus une brigandine de la même dimension que celle des autres. Le *Great-Eastern*, bien que privé de beaupré, pourra déployer deux focs pour développer sa marche ou faciliter sa manœuvre.

Cette voilure restera cependant le moteur secondaire ; ce bâtiment sera surtout un pyroscaphe ; mais, par une combinaison qui n'a pas encore été tentée, il fera fonctionner à la fois un appareil de roues et un appareil d'hélice. La première machine, desservie par quatre chaudières mettant en mouvement quatre cylindres, réalisera une force nominale de 1,600 chevaux de vapeur que l'on pourra élever sans danger à 2,000. Elle a été construite par MM. Scott et Russel. La machine à hélice déploiera une puissance de 1,000 chevaux, qu'il serait possible sans péril d'élever au delà de 1,200. Elle est sortie des ateliers de MM. James Watt et compagnie. Le diamètre des roues sera de 60 pieds, celui de l'hélice de 24.

On ne peut douter de la supériorité des résultats qu'obtiendront un pareil déploiement et une telle combinaison de moyens d'action. Les calculs de l'ingénieur assurent, que la moyenne de la vitesse sera de 4 nœuds à l'heure, toutes compensations de temps et de mer comprises, toute suspension et diminution de sillage calculées. La traversée du *Great-Eastern*, allant d'Angleterre dans les Indes orientales par le cap de Bonne-Espérance, serait ainsi de trente à trente-trois jours. Il en mettrait trente-trois à trente-six à se rendre de Plymouth en Australie.

FULGENCE GIRARD.

À propos de cette édition électronique

Ce livre électronique est issu de la bibliothèque numérique [Wikisource](#)^[1]. Cette bibliothèque numérique multilingue, construite par des bénévoles, a pour but de mettre à la disposition du plus grand nombre tout type de documents publiés (roman, poèmes, revues, lettres, etc.)

Nous le faisons gratuitement, en ne rassemblant que des textes du domaine public ou sous licence libre. En ce qui concerne les livres sous licence libre, vous pouvez les utiliser de manière totalement libre, que ce soit pour une réutilisation non commerciale ou commerciale, en respectant les clauses de la licence [Creative Commons BY-SA 3.0](#)^[2] ou, à votre convenance, celles de la licence [GNU FDL](#)^[3].

Wikisource est constamment à la recherche de nouveaux membres. N'hésitez pas à nous rejoindre. Malgré nos soins, une erreur a pu se glisser lors de la transcription du texte à partir du fac-similé. Vous pouvez nous signaler une erreur à [cette adresse](#)^[4].

Les contributeurs suivants ont permis la réalisation de ce livre :

- *j*jac
- Kaviraf
- Le ciel est par dessus le toit
- Yann
- Cantons-de-l'Est
- Dunwich
- Enmerkar
- ThomasBot
- Acélan
- Aequitatis
- M0tty

-
1. [↑ http://fr.wikisource.org](http://fr.wikisource.org)
 2. [↑ http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.fr](http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.fr)
 3. [↑ http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html](http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html)
 4. [↑ http://fr.wikisource.org/wiki/Aide:Signaler_une_erreur](http://fr.wikisource.org/wiki/Aide:Signaler_une_erreur)