

dustrielle des fromages façon Brie, mais cela nous entraînerait trop loin. Au surplus cette fabrication n'est qu'une répétition plus scientifique, partant plus perfectionnée, de celle dont on a lu plus haut la description. Cependant, s'il est des lecteurs qui désirent la connaître par le détail, nous les renvoyons au livre de M. Louis Bochet. — *L'Industrie Laitière*.

EMPLOI DU PETROLE COMME COMBUSTIBLE A BORD DES NAVIRES

Pendant les quelques jours que je viens de passer à Suez, j'ai eu l'occasion de réunir sur place divers renseignements sur une entreprise anglaise actuellement en voie d'exécution, celle de l'installation à Port-Thewfik de deux immenses réservoirs à pétrole destinés à alimenter les navires transiteurs, d'huile combustible, en remplacement du combustible en usage, le charbon.

Ce mode de chauffage tend à se généraliser de plus en plus ; déjà les bateaux de la flotte volontaire russe se sont organisés pour chauffer indifféremment au pétrole ou au charbon. Le mois dernier deux navires anglais, appartenant à la maison Samuel de Londres, ont transité avec leur chaufferie au pétrole.

Il paraît qu'il suffit d'une modification insignifiante pour transformer les machines à charbon en machines à pétrole, et il est bon d'ajouter que cette transformation ne coûterait que 500 à 600 liv. st. et que par conséquent elle ne saurait tarder à être faite sur tous les navires.

C'est une maison de Londres qui s'occupe en ce moment d'installer des réservoirs à pétrole à Port-Thewfik (Suez). On a demandé à la compagnie du canal de Suez l'au-

torisation d'installer sur ses terrains à Port-Saïd et à Port-Thewfik quatre réservoirs à pétrole de 5000 tonnes, deux dans chaque ville.

La maison anglaise a obtenu à Bornéo une concession de terrain de 200 milles sur laquelle existent d'immenses gisements de pétrole ; ces gisements sont assez considérables pour alimenter pendant de longues années tous les navires allant en Extrême Orient.

Onze réservoirs-dépôts ont déjà été installés entre Bornéo et Suez ; celui-ci est le dernier sur la route du Nord. Déjà aussi deux pétroliers en vrac, le *Trigonia* et l'*Halliottis*, appartenant à cette maison, ont passé le canal et feront le service de transports-citernes pour l'approvisionnement en pétrole des dépôts en question. Dès que celui de Suez sera terminé, les dépôts de charbon d'Aden, Périm, Bombay, Colombo, etc., deviendront inutiles.

Il est incontestable que cette installation est appelée au plus grand avenir et je m'étonne qu'elle ait fait si peu de bruit dans la presse. L'émotion est considérable chez les fournisseurs de charbon de Port-Saïd. En effet, avec le système projeté, l'alimentation des navires au pétrole se fera le plus simplement du monde, puisqu'il leur suffira de venir s'amarrer sur les quais sur lesquels aboutiront des bouches à pétrole venant des grands réservoirs ; ces bouches seront mises en communication avec les soutes. Le chargement se fera très rapidement par un simple tour de robinet.

Au point de vue économique il est hors de doute que le chauffage au pétrole l'emportera sur celui au charbon. La matière employée quant à présent est une sorte de résidu noirâtre provenant des raffineries de Batoum ; il n'a aucune valeur et, jusqu'ici, on le jetait à la mer. On compte utiliser tel que le pétrole extrait des gisements de Bornéo, qui