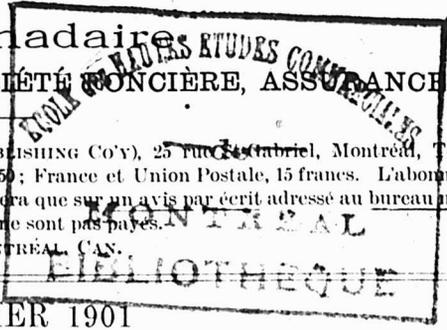


LE PRIX COURANT

Revue Hebdomadaire
COMMERCE, FINANCE, INDUSTRIE, PROPRIÉTÉ FONCIÈRE, ASSURANCES

Publié par LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES, (THE TRADES PUBLISHING CO'Y), 25 rue Desjardins, Montréal, Téléphone Main 2547. Boîte de Poste 917. Abonnement : Montréal et Banlieue, \$2.00; Canada et Etats-Unis, \$1.50; France et Union Postale, 15 francs. L'abonnement est considéré comme renouvelé, à moins d'avis contraire au moins 15 jours avant l'expiration, et ne cessera que sur un avis par écrit adressé au bureau même du journal. Il n'est pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arrérages et l'année en cours ne sont pas payés.

Adresser toutes communications simplement comme suit : LE PRIX COURANT, MONTREAL, CAN.



Vol. XXXI

VENDREDI, 4 JANVIER 1901

No 1



Les richesses minérales de la Chine : La richesse minérale de la Chine est très grande, mais peu exploitée, lisons nous dans le *Moniteur des Colonies*. La houille a été trouvée dans presque toutes les provinces. La meilleure houille se trouve dans le Chen-zi et au nord de la province de Ho-nan. La province de Setchouan possède également de nombreux gisements de houille dont la qualité est excellente. L'exploitation de la houille en Chine est peu considérable, elle s'élève à peine à 100,000 tonnes. Par contre, le domaine carbonifère est de 52,000 kilomètres carrés.

Le fer se trouve surtout dans les provinces de Chensi et de Ho-nan, où les Chinois, malgré les procédés rudimentaires, extraient du minerai contenant 45 0/0 de fer. Les couches de fer découvertes au Yun-nan ne sont pas exploitées. Dans cette province, le cuivre est exploité depuis deux cents ans, seulement la production a tombé dernièrement de 5,000 à un millier de tonnes. Le zinc et le plomb se trouvent aussi dans le Yun-nan, où l'on tire 3,000 tonnes de zinc par an et 2,500 de plomb.

Le mercure est très abondant au centre de l'empire, mais comme les Chinois sont incapables d'en tirer profit, l'exploitation en a été confiée à une compagnie française. La Chine possède aussi beaucoup de pierres précieuses. La province de Yun-nan a des mines d'argent. Les Chinois pêchent aussi de grandes quantités d'or dans les sables des fleuves. Quant à l'or qui se trouve mêlé aux minerais, il est peu exploité, car il est la propriété personnelle de l'empereur. Le sel chinois est le plus pur du monde entier.

Le train-cigare : Vous ignorez sans doute ce que c'est, et vous ne vous doutez pas de ce qui peut lui valoir ce nom bizarre : la chose est assez facile à expliquer, et elle est intéressante pour la transformation qu'elle sera susceptible peut-être un jour d'apporter à l'exploitation des chemins de fer, que la traction s'y fasse du reste comme maintenant au moyen de la locomotive classique, ou au contraire que l'on adopte les locomotives électriques que l'on essaye encore timidement. Ce qui oppose de la résistance au déplacement d'un convoi de chemin de fer, ce n'est pas seulement le frottement des roues sur les rails et naturellement le poids même du train et de son contenu, c'est aussi et quelques-uns disent surtout le frottement des wagons au milieu de l'air environnant. La résistance de l'air, comme on l'appelle, est un facteur considérable, d'autant qu'elle augmente démesurément au fur et à mesure que l'on cherche à donner aux véhicules une plus grande vitesse de déplacement : c'est même pour cela, et pour arriver à la réduire que les chemins de Paris-Lyon et de l'Etat en France ont imaginé les locomotives à bec, ainsi qu'on les nomme souvent, munies d'un coupe-vent, d'un avant en pointe, afin que cette résistance soit moindre. Des résultats fort effectifs ont été obtenus. Mais on s'est aperçu aussi que les ressauts et les vides successifs et nombreux que présente une suite de wagons attelés pour former un train, entraînent un frottement énorme : le vent, l'air pénètrent dans les intervalles ménagés entre les voitures, et cela cause une résistance que la locomotive ne peut vaincre qu'en employant une bonne partie de sa force, qu'elle ne peut consacrer effectivement à donner une grande vitesse au convoi qu'elle traîne. Aussi depuis un certain temps a-t-on songé à réunir tous les wagons par des espèces de panneaux, qui masqueraient les inter-

valles entre les voitures successives, et qui réduiraient de beaucoup les frottements et les résistances en offrant une surface presque lisse à l'air.

Un inventeur américain veut aller plus loin, et la chose est parfaitement logique : il veut que, d'un bout à l'autre, son train offre une surface aussi lisse et aussi continue que possible, que, de plus, l'avant et l'arrière soient en pointe, qu'en un mot on procède tout comme on le fait pour une carène de bateau : et il a mis ses idées en pratique sur tout un train qu'on appelle le train-cigare, précisément par suite de sa forme, et qui a circulé récemment sur la ligne de Baltimore à Washington. Les marche-pieds et toutes les saillies latérales, même les moindres, ont disparu, les fenêtres sont sur le même plan que les parois, et même on ne peut plus les ouvrir, la ventilation se faisant par des appareils spéciaux ; on monte par l'arrière du train qui ressemble un peu à ces longs serpents de bois que l'on vend chez les marchands de jouets. Dailleurs, les parois latérales descendent bien bas pour masquer complètement les roues et les espaces vides qui se trouvent sous les voitures. Le fait est que, dans ces conditions, on est arrivé à marcher à une vitesse de 145 kilomètres à l'heure, et cela sans imposer un gros travail à la locomotive.

La résistance des matériaux de construction au feu : On se figure souvent que les parois et charpentes métalliques résistent admirablement à un incendie : la preuve du contraire a été souvent faite dans des catastrophes de ce genre, et elle est encore donnée par des expériences que des sapeurs-pompiers de Londres viennent d'exécuter. A l'instar de ce qui se fait depuis plusieurs années en Angleterre, on a mis le feu à un bâtiment carré, qu'on avait rempli de plu-