

dessus parce que c'est le principal argument pour ne pas dire l'unique, dont on se sert pour peser sur la matière première et l'empêcher de reprendre les cours auxquels elle aurait tous les droits dans ce moment.

L'état de notre Fabrique, déjà très bon, ne cesse de s'améliorer. Non seulement les ventes sur banque sont toujours aussi nombreuses, mais encore les commissions prennent de jour en jour plus d'importance. On estime que nos fabricants ont du travail assuré pour plus de trois mois, sans compter ce qu'ils pourront encore recevoir pendant ce laps de temps. Et l'on voudrait qu'avec une perspective pareille nos soies puissent rester au niveau actuel ? C'est absolument impossible, et nous avons la ferme conviction que dès le début du semestre prochain, si ce n'est avant, nous verrons des cours plus élevés.

Les cocons de France valent de 8 à 8.50, ceux de Syrie de 7 à 7.50, rendement 4 pour 1. Comme pour la soie, la hausse est à prévoir dans un délai peu éloigné.

C'est encore une dépréciation que nous avons à annoncer sur l'argent, et celle-ci est une des plus sérieuses que nous ayons eues depuis le commencement de la baisse. On a coté à Londres de 27 15/16 à 28 9/16 ; à New-York, de 61 1/2 à 62 3/4. Les changes en Orient ont fait de même.

Le marché des soies fines, surtout des grèges, a été encore plus animé que d'habitude. Les Syrie ont été particulièrement demandées.

## LES BATEAUX A GAZ

Un essai intéressant vient d'être tenté par un ingénieur du Havre, M. Capelle pour remplacer dans la propulsion des bateaux la machine à vapeur par le moteur à gaz. Les avantages de cette substitution sont nombreux. D'abord, le moteur à gaz ne nécessitant ni chaudières ni approvisionnement de charbon, mais seulement des réservoirs à gaz comprimé, diminue considérablement la charge du bateau et occupe moins de place que la machine à vapeur, ce qui permet d'emmagasiner beaucoup plus de marchandises. En second lieu, le personnel se trouve réduit par la suppression des chauffeurs. Enfin le moteur à gaz a des rendements plus avantageux que la machine à vapeur.

L'idée d'employer le gaz d'éclairage comme force motrice n'est d'ailleurs pas nouvelle puisque l'inventeur du gaz, Philippe Lebon,

dans ses brevets, envisageait surtout les applications à la production de la force, l'éclairage n'étant pour lui que l'accessoire. L'industrie construit aujourd'hui des moteurs à gaz très perfectionnés et dont la puissance atteint 400 chevaux. Il était d'autant plus naturel de les essayer sur les navires que leur allure rapide les rend très propres à actionner une hélice et qu'on s'y procure aisément l'eau froide nécessaire à leur fonctionnement.

L'installation de gazogènes à bord des navires pour alimenter le moteur ne semble pas pratique ; il est certainement préférable d'emmagasiner dans des réservoirs, en le comprimant, le gaz fabriqué à terre. L'emploi du gaz ne paraît même pas convenir, en raison du volume énorme de ces réservoirs, aux navires qui font de longues traversées. Mais il en est tout autrement pour la navigation côtière et surtout pour la navigation intérieure, sur les fleuves et canaux, parce qu'alors l'approvisionnement de gaz peut se faire facilement et à des points très rapprochés.

Le bateau de M. Capelle, l'*Idée*, construit à Rouen sur les chantiers Mallard, est un bateau porteur, taillé en chaland, de 280 tonneaux de jauge. Le moteur à gaz, de la maison Hatter & Cie pèse 5 tonnes et développe 40 chevaux ; il est à 2 cylindres avec volant. Les réservoirs de gaz sont au nombre de 45 ; ce sont des tubes de fer de 4 mètres de long sur 228 millimètres de diamètre et leur épaisseur est de 8 millimètres ; ils pèsent ensemble 8 tonnes. Ces tubes sont disposés en 4 batteries sous le pont. Le gaz est comprimé à une pression comprise entre 100 et 160 atmosphères ; la provision est suffisante pour le voyage du Havre à Paris, aller et retour.

L'*Idée* a exécuté trois voyages, sur le canal de Trancarville, en rade du Havre, et enfin de Trouville au Havre avec retour. Dans ce dernier essai, la durée de la traversée a été de 1 h. 10 à l'aller et de 1 h. 20 au retour, au milieu d'un fort orage ; la quantité de gaz consommée a été de 180 livres. Il faut bien remarquer que si la vitesse constatée n'a pas été grande, cela tient en grande partie aux formes du bateau qui, comme nous l'avons dit, sont celles d'un chaland.

Au point de vue pécuniaire, l'entreprise semble pleine d'avenir. Il faut songer que le gaz d'éclairage, en lui-même, ne coûte presque rien, les sous-produits (coke, goudron et

eaux ammoniacales) couvrant à peu près complètement le prix de la houille. S'il est vendu si cher aux consommateurs dans les conditions habituelles, c'est en raison des frais considérables qu'entraînent la canalisation, les branchements et l'installation. Un établissement qui produirait lui-même son gaz pour le comprimer dans les réservoirs de ses bateaux n'aurait pas à supporter ces frais.

M. Capelle estime qu'avec 10 ouvriers et 15 manœuvres on produirait assez de gaz pour alimenter une Flotille de 60 bateaux ; les sous-produits permettraient de payer le personnel et suffiraient, en outre, à l'amortissement de l'usine et au paiement des intérêts des capitaux engagés. Pour 60 porteurs on ferait ainsi une économie de 300,000 francs par an.

Il ne serait même pas nécessaire que les résultats financiers fussent si brillants pour que les expériences de M. Capelle méritassent d'être suivies avec intérêt par la batterie ; celle-ci peut en effet y trouver le moyen de rendre plus rapides et moins coûteux les transports par eau.

## LE POISSON GELÉ

C'est depuis 1868, dit un confrère, que les pêcheurs des grands lacs fournissent les marchés de l'est de poisson gelé—poisson blanc et truite des lacs—après la clôture de la saison de pêche. Avant cette date : lorsque la glace prise dans les détroits et dans les ports arrêtaient la navigation pour l'hiver, les expéditions de poisson frais cessaient presque complètement. En 1868, on fit geler artificiellement quelques tonnes de poisson blanc et, depuis cette époque, ce commerce n'a fait qu'augmenter. En 1893, on évaluait à 5,000 tonnes, la quantité de poisson gelé mis sur le marché.

Pour mener à bonne fin l'opération, il faut que le poisson soit bien frais, qu'il soit gelé rapidement et à une basse température ; car la congélation n'améliore pas la qualité du poisson ; elle ne fait qu'en empêcher la décomposition. Avec les bassins Davis, la congélation se fait généralement en six heures, lorsque les bassins sont convenablement garnis.

Ces bassins sont faits de tôle galvanisée Junietta No 24 ; ils ont 28 pieds de longueur 14 pouces de largeur et 3 pouces de profondeur ; le couvercle a 2 1/2 pouces de creux. Les coins du bassin et du couvercle doi-