

Le cercle agricole de la paroisse de St Joseph du Cap d'Espoir, comté de Claspé est autorisé et constitué en corporation.

La Banque de St Jean déclare un dividende semestriel de 2 p. c. sur son capital-actions : dividende payable à partir du 5 janvier prochain.

Une invention, qui certainement a le mérite de la nouveauté, vient d'attirer l'attention sur les chemins de fer d'Australie. Un ingénieur a imaginé et mis en fonctionnement un système automatique d'ouverture et de fermeture de toutes les portières par l'employé spécialement préposé d'ordinaire à cette fonction. Grâce à ce nouveau mode automatique, la Compagnie de Victoria déclare qu'elle économise ainsi les deux tiers du temps habituellement employé à l'ouverture et à la fermeture des portes au passage des trains dans les gares et stations.

Pour distinguer la soie de la laine dans les étoffes, on achète de l'ammoniaque liquide concentrée, autrement dit de l'alcali volatil très pur, et l'on y fait dissoudre de l'oxyde de cuivre, puis on place le morceau d'étoffe à essayer dans la solution ainsi composée, et on laisse baigner un certain temps.

Cette solution a pour propriété de dissoudre la soie, tandis qu'elle n'attaque pas la laine : quand on retire le tissu de ce bain, on peut donc juger, d'après ce qui reste, des quantités respectives de laine et de soie qu'il contenait.

On a souvent insisté sur les facilités qu'il y a de produire à bon marché l'électricité à bord des voiliers : pour cela il suffit d'établir sur le pont un de ces petits moulins à vent que les voiliers norvégiens possèdent tous pour mettre en mouvement leurs pompes d'épuisement. Dans sa belle expédition au pôle Nord, l'intrepide Nansen avait à bord du *Fram* une installation de cette nature. Les jours de fête on suspendait une lampe à arc dans le salon, et, pendant l'hivernage, cet excellent éclairage était précieux pour les exilés. Le froid avait transformé en blocs de glace le liquide des accumulateurs, mais cela ne les empêchait nullement de fonctionner.

Il y a eu cette année une telle abondance de pommes dans certains endroits et les prix ont été si peu rémunérateurs que beaucoup de producteurs ont préféré laisser les fruits aux arbres. Ainsi, à Ridgeway, Ont., on estime que, dans cette localité et les environs, la valeur de milliers et de milliers de barils de pommes est encore sur les arbres et n'en sera pas détachée ; les prix les plus élevés offerts ont été de 4⁰c le baril pour les meilleurs fruits. Baldwin, Russets et greenings et beaucoup ont préféré ne pas vendre à ce prix et laisser le fruit pourrir sur l'arbre ou tomber. Quelques fermiers nourrissent leurs animaux avec le fruit.

Tout récemment, le professeur B. Spencer vient de signaler de curieuses grenouilles réservoirs qu'il a rencontrées dans l'Australie centrale. Expliquons ce nom étrange de "réservoirs". On sait, sans que nous le rappelions, que l'Australie centrale est un pays essentiellement aride : cela n'empêche pas qu'il est peuplé d'un nombre consi-

dérable de batraciens réunis dans toutes les dépressions du sol où de l'eau de pluie peut s'amasser. Nous pourrions citer les noms savants de ces grenouilles mais cela n'ajouterait rien à l'intérêt de la chose. A la moindre goutte de pluie elles apparaissent, puis, quand l'eau s'évapore, elles se terrent complètement ; certaines, comme les *chiropletes platycephalus*, se gorgent d'eau avant de disparaître, afin d'entretenir une vie latente, et les indigènes qui connaissent cette particularité, déterrent, par les temps de sécheresse, ces grenouilles réservoirs, et tirent de leur corps assez d'eau pour se désaltérer.

Ce n'est point une métaphore poétique que de parler du fleuve de lait qui coule au travers de Paris pour la plus grande satisfaction des consommateurs de cet aimable liquide. Voici, en effet, d'après le *Journal agricole*, la récapitulation des litres de lait arrivés pendant l'année 1895 par les différents chemins de fer.

On arrive au chiffre respectable de 171,514,920 litres de lait qui se répartissent ainsi :

Ligne de chemin de fer	Litre
Etat.....	733,230
Est.....	19,224,325
Nord.....	27,925,000
Orléans.....	21,420,565
P.-L.-M.....	25,291,245
Ouest.....	76,920,505

Un million sept cent quinze mille cent quarante-neuf hectolitres (37,733,300 gallons) ! Soit environ quinze fois le contenu du grand réservoir d'eau qui emmagasine, sur le sommet de la butte Montmartre, l'eau potable distribuée dans Paris.

Le *New-York Central Railroad* fait en ce moment des expériences avec un nouveau moteur, dont la force motrice n'est ni l'électricité, ni l'air comprimé, mais bien l'eau chaude emmagasinée dans des chaudières d'approvisionnement sous pression élevée et chargée ensuite dans la batterie de cylindres du moteur. Les expériences ont été conduites avec le plus grand secret il y a quelque temps par le *New York Central Railroad* et on dit que les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. Des expériences définitives doivent avoir lieu prochainement, ces essais, s'ils sont satisfaisants, auront comme résultat l'adoption du moteur pour le service suburbain.

L'idée d'un moteur à eau chaude a pris naissance en Allemagne, mais elle a été, pour la première fois, appliquée par un ingénieur américain du nom de Lamm qui fit traverser il y a 15 ans environ les rues de la Nouvelle-Orléans à une locomotive actionnée par l'eau chaude. On dit que le principal mérite du moteur est son prix peu élevé comparé à celui des systèmes actuellement en usage. Des installations dispendieuses ne sont pas nécessaires et les voitures peuvent circuler sur n'importe quelle ligne. Toutefois un certain nombre de bâtiments approvisionnés en eau chaude, doivent être repartis le long de la ligne à parcourir.

On lit dans le *Timber Trades* de Londres :

"Les affaires en marchandises sur place continuent à marcher avec activité, et les prix de toutes les sortes de bois pour la construction sont fermes,

avec une tendance à s'affermir encore. Il n'y a pas encore eu de diminution sensible dans la demande, comme on pourrait le supposer par la diminution des heures de travail, et les stocks continuent à changer de main d'une manière satisfaisante. A la vente publique à Londres de mercredi dernier les prix des madriers de première qualité étaient fermes, et quoiqu'il y ait eu en vente une quantité plus forte que d'habitude de bois de pin, les prix réalisés étaient à peu près ceux auxquels on s'attendait.

On attend avec impatience l'arrivée des stock-notes des principales maisons de l'exportation du Golfe de Bothnie, qui doivent être entre les mains des agents dans une huitaine, lorsque l'on commencera les affaires pour de bon. L'importation augmente et les faibles stocks démontrent que les affaires marchent encore bien à Cardiff, tandis que les prix se maintiennent à un bon niveau à Bristol, en dépit du calme qui y règne actuellement. La majorité des rapports de la côte-est annonce la fin de la saison des marchandises de la Baltique. A Leith, le marché est très ferme et sur la Tyne les affaires continuent à bien marcher.

Paris, au point de vue du mouvement des marchandises est le plus important port de la France. On pourra en juger par la statistique officielle suivante pour 1895, du mouvement de la navigation dans le département de la Seine. Ce mouvement comprend la région amont de la Seine et de la Marne jusqu'à la limite du département et la région aval jusqu'à Saint-Cloud.

Le nombre des bateaux qui ont traversé ce périmètre en 1895 est de 50,916 et leur tonnage total s'élève à 8,356,302 tonnes.

L'écluse de Port-à-l'Anglais a reçu 51,455 bateaux ; celle de Suresnes, 25,599.

Au point de vue des marchandises amenées à Paris, les chiffres ci-après sont intéressants :

Il est arrivé à l'entrepôt de Bercy en 1895, 90,166 tonnes, représentant 137,570 fûts de vins de toutes provenances. Au port Saint-Bernard (Halle aux Vins), on a reçu 21,599 tonnes représentant 52,687 fûts. Au total 111,565 tonnes et 170,217 fûts.

Le tonnage des matériaux de construction venus par eau est de 2,851,621 tonnes.

Les combustibles minéraux ont donné 1 million 95,216 tonnes.

Il n'y a pas que des importations dans ce mouvement de la batellerie parisienne ; mais les exportations ne portent que sur les matières résiduelles, comme les vidanges, d'une part, et les immondices d'autre part. Les premières ont été élevées jusqu'à concurrence de 17,415 tonnes, tandis qu'on chargeait, à Ivry et à Javel, 29,975 tonnes de produit du balayage des rues.

AVIS AUX MAUVAIS PAYEURS

A partir du 1er janvier prochain nous rayerons jampitoyablement de notre liste d'abonnés, les noms de nos souscripteurs dont l'abonnement ne sera pas payé. Nous mettrons entre les mains de nos avocats les comptes de ceux qui ne semblent pas mettre de bonne volonté à nous payer.