

Il faut ajouter à ce qui précède environ \$100,000,000 de valeurs américaines qui ont été vendues sur les divers marchés de l'Europe, principalement sur ceux d'Angleterre et d'Allemagne.

**Le chemin de fer du Pacifique.**

On lit dans le *Nouvel-Monde* de lundi :

Sir Hugh Allan s'est embarqué jeudi le 19 courant pour revenir au Canada. Il arrivera vers le 1er juillet prochain, à temps pour l'enquête du comité-Huntingdon. Il est donc probable maintenant que cette enquête ne subira plus de retard et que le public saura bientôt à quoi s'en tenir sur le fondement de l'accusation portée par le député de Shefford.

Quant au résultat même de sa mission, nous croyons, d'après toutes les apparences, qu'elle n'a pas échoué, ni réussi complètement. Sir Hugh a eu à lutter contre l'influence du Grand Tronc et contre celle de tous les détracteurs de valeurs canadiennes qui craignaient de voir tomber leurs stocks si le marché en était surchargé. Le Grand Tronc surtout a fait une guerre à mort au projet canadien. M. Richard Potter, le président, et M. Grant, le secrétaire, n'ont pas perdu une occasion de lui nuire. Il s'est échangé une correspondance très vive entre Sir Hugh Allan et M. Potter qui place celui-ci dans une très fautive position. Elle sera publiée pour l'édification du public canadien.

Il paraît que M. Potter demanda à Sir Hugh Allan d'abandonner le chemin de colonisation du nord, celui d'Ontario et Québec en considération de l'appui que le Grand Tronc donnerait au projet du Pacifique. Sir Hugh Allan, pour mettre sa sincérité à l'épreuve, offrit par écrit tout ce qu'on lui demandait ; ce qui n'empêcha pas M. Potter de continuer la guerre qu'il avait commencée.

Néanmoins Sir Hugh Allan réussit à obtenir des offres de capitalistes d'avancer une partie de la somme nécessaire ; mais à certaines conditions, qui ne sont pas encore connues et qui seront dévoilées au retour de Sir Hugh. Nous croyons, cependant, qu'elles prendraient une certaine forme de garantie d'emprunt par le gouvernement canadien.

Nous saurons bientôt ce qui en est réellement. Il est probable que le Parlement siégera au mois d'août prochain plus longtemps que le premier ministre s'attendait, quand il déclarait que les chambres ne se réuniraient que pour recevoir le rapport du comité et être prorogées.

**Avis au commerce.**

Le ministre de la marine et des colonies vient d'adresser à MM. les préfets maritimes et chefs du service de la marine la circulaire suivante :

"Messieurs, j'apprends qu'un Américain de passage à Londres, a offert à un armateur de cette ville une invention ayant pour objet de détruire par le feu les navires du commerce, de manière à faire disparaître toute trace de l'acte de baraterie qui s'accomplirait sur des navires à bord desquels on embarquerait des marchandises assurées pour un prix fort supérieur à leur valeur.

"L'invention consiste en une espèce de torpille ressemblant, à s'y méprendre, à un morceau de charbon fraîchement extrait d'une mine. Cet engin mesure 15 à 20 centimètres de largeur sur environ 12 centimètres de haut ; il est creux, et à ses deux extrémités s'ouvre un petit orifice au moyen duquel on y introduit soit un liquide inflammable que l'inventeur appelle le feu grégeois, soit de la poudre fulminante de la même nature que le piquete de potasse.

"Armé de cet appareil, celui qui s'est proposé la destruction du navire, saisit, en allant à bord, l'occasion de le jeter dans l'une des soutes, où il ne se distingue pas du combustible ordinaire ; lorsque, pendant le voyage, l'engin destructeur est tiré de la soute et jeté dans les fourneaux, il éclate, et le feu se répand, ou bien, s'il a été chargé de fulminante, il fait sauter une partie du navire.

"Je vous prie, messieurs, de porter ce renseignement à la connaissance des commissaires de l'inscription maritime de votre circonscription, en leur prescrivant de le communiquer aux armateurs, capitaines et assureurs de leur ressort.

Recevez, etc.,

POTTER.

**Mouvement d'exportation de charbon en Angleterre.**

Pendant le mois d'avril dernier, les exportations de charbons en Angleterre, se sont élevées à 1,067,152 tonnes, savoir :

Des ports du Nord 516,851 tonnes.  
Des ports du Yorkshire 53,627 tonnes.  
De Londres 2,729 tonnes ; de Liverpool 46,185 tonnes.  
Des ports du canal de Bristol 312,368 tonnes.

Des ports d'Ecosse 105,402 tonnes.  
Total 1,067,152 tonnes.

Cette quantité s'est partagée entre les pays suivants par ordre d'importance. France, 189,236 tonnes ; Allemagne, 95,019 ; Suède, 85,734 ; Russie, 76,164 ; Amérique du Sud, 75,157 ; Antilles, 67,136 ; Danemark, 65,731 ; Italie, 53,041 ; les îles de la Méditerranée, 46,119 ; Afrique, 45,218 ; Prusse, 45,165 ; Turquie, 33,822 ; Hollande 32,754 ; Amérique du Nord, 30,779 ; Espagne, 29,200 ; Norvège, 24,624 ; Portugal, 17,100 ; Grèce, 12,184 ; Belgique, 7,833 ; Autriche, 7,152 ; îles Madère, 4,943 ; îles de la Manche, 3,140 ; îles Canaries, 882 ; divers, 1,415 tonnes ; Total, 1,067,152 tonnes.

Voici comment se sont réparties les 189,246 tonnes exportées en France :

Dieppe, 21,553 tonnes ; le Havre, 21,156 ; Bordeaux, 16,900 ; Saint-Nazaire, 14,600 ; Dunkerque, 13,888 ; Rouen, 13,815 ; Caen, 10,695 ; Boulogne, 3,137 ; Nantes, 7,050 ;

Saint-Malo, 6,580 ; La Rochelle, 6,535 ; Calais, 4,398 ; Trouville, 3,814 ; Rochefort, 3,785 ; Fécamp, 3,721 ; Cherbourg, 3,328 ; Honfleur, 2,922 ; Bayonne, 2,566 ; Brest, 1,713 ; Régnville, 1,599 ; Granville, 1,264 ; Marseille, 1,150 ; Charente, 1,105 ; Morlaix, 1,093 ; Le Tréport, 1,024 ; Pont-Audemer, 967 ; Saint-Brieux, 801 ; Saint-Valery-sur-Somme, 762 ; Port-au-Bessin, 750 ; Landernau, 758 ; Hennebont, 634 ; La Motte, 493 ; Basse-Indre, 479 ; Harfleur, 457 ; Saint-Valery, 415 ; Saint-Servan, 413 ; Pontorsen, 382 ; Isigny, 360 ; Luçon, 340 ; Gras de Castellon, 310 ; les Sables d'Olonde, 309 ; Les Sables, 302 ; Marennes, 247 ; Camas, 244 ; Saint-Gilles, 231 ; Lorient, 220 ; Saint-Félix, 220 ; Vannes, 215 ; divers, 3,062 ;

Ensemble, 189,236 tonnes.

**Les gisements de sel d'Ontario.**

Nous traduisons ce qui suit de la dernière livraison du *Scientific American* :

L'étendue en superficie des gisements de sel d'Ontario n'est pas très grande, car elle peut être circonscrite dans les comtés de Huron et de Bruce. M. John Gibson donne dans le *American Journal of Science and Arts*, quelques détails intéressants au sujet des principaux puits d'où le sel est extrait, huit desquels ont été examinés par lui tout récemment.

En voici le résumé. Le puits d'Ainleyville, ayant été creusé jusqu'à une profondeur de 1,244 pieds, fut ensuite abandonné. Le puits de Kincardine atteint 957 pieds, et celui de Goderich juste 1,000 pieds, au-dessous de la surface de la terre. En pompant, on obtient de ce dernier puits une forte saumure d'où l'on continue de tirer du sel en grande quantité. On a creusé le puits de la Puissance à une profondeur de 1,113 pieds, et la saumure obtenue à l'aide des pompes marque constamment 87 deg. sur le salinomètre. La profondeur du puits de Hawley est de 967 pieds, et celle du puits de Clinton équivaut à 1,136 pieds. Celui de Stapleton fournit des saumures d'une grande pureté. Comme le sel et le gypse se rencontrent souvent à l'état de mélange, il est naturellement permis de supposer qu'il est possible d'en tirer parti pour les fins de l'agriculture. Il paraît que le percement du puits de Coleman et de Gowinlock a été sans précédent, tant pour la rapidité que pour la manière heureuse avec laquelle il s'est effectué. Commencé le 10 mars 1870, le creusement atteignait le 22 du même mois une profondeur de 1,035 pieds. Après avoir pénétré à travers 100 pieds de sel pur sans remarquer aucun indice de changement, on cessa de creuser. En aucune partie du continent américain il n'a été découvert de gisement de sel aussi considérable. La quantité restant à extraire est incalculable, et peut entrer en ligne de comparaison avec la production des mines de sel de Droitwich au centre de l'Angleterre, ou avec celle des collines de sel solide de Cordoue.

**Une invention américaine.**

Une invention américaine, qui est appelée à rendre de grands services à la navigation, c'est une pompe automatique, qui sert en même temps de ventilateur et de signal d'alarme. Le moteur de cet appareil est tout simplement le *rotulis*. Chaque fois que le navire auquel on l'applique penche d'un côté ou de l'autre, un piston se déplace dans une chambre à air et engendre une force, au moyen de laquelle l'eau de la cale est aspirée dans les tuyaux