

distance de 350 à 500 verges et qui est relié à ce navire par des câbles flexibles, maintenus rigides par la propulsion de l'appareil qui se meut électriquement à une vitesse très peu supérieure à celle du navire. Les câbles amènent aux moteurs électriques de l'appareil le courant engendré par la dynamo du bord, et transmettent par des fils spéciaux un signal indiquant la présence de tout obstacle rencontré par l'appareil ou par ses câbles d'attache.

L'appareil proprement dit est formé d'un cylindre terminé à chaque extrémité par un cône allongé; le tout ayant une longueur de 8 verges et un diamètre de 20 pouces, est en aluminium. A l'intérieur se trouvent dix petits moteurs électriques dominant le mouvement à des hélices propulsives.

On a préféré dix petits moteurs à un seul parce qu'il est plus facile de les aménager dans le cylindre et que si l'un d'eux vient à se déranger, les autres continuent à fonctionner.

Grâce à des indications précises transmises électriquement par les fils de l'appareil à la cabine de l'officier de quart, celui-ci peut être avisé immédiatement de l'approche d'un navire situé en avant, à babord ou à tribord, ce qui lui permet de modifier sa marche.

\* \*\*

M. L. E. Geoffrion, Président de la Chambre de Commerce du District de Montréal et associé de la maison L. Chaput, Fils & Cie, doit partir à la fin du mois pour l'Exposition de Paris.

\* \*\*

Les dégâts causés à bord des navires par les rats et autres animaux ont de tout temps attiré l'attention des autorités des ports de commerce; depuis le récent avis émis par les hygiénistes accusant les rats de pro-

pager la peste, on s'est préoccupé à Hambourg comme ailleurs, de rechercher des moyens de combattre le fléau. C'est ainsi que l'administration du port de Hambourg a accordé pendant quelque temps une indemnité de 5 pfenning ( $1\frac{1}{2}$  cent) par tête de rat et que récemment elle a fait opérer des essais de destruction au moyen d'un mélange de gaz contenant entr'autres substances de l'acide sulfurique et provenant de la fabrique de produits chimiques de M. Raoul Pictet à Berlin. La préparation, connue dans le commerce sous le nom de "Pictoline," a été employée à bord de plusieurs navires.

Lors des premières tentatives, on s'est heurté à des difficultés provenant de la trop lente évaporation du gaz contenu dans des ballons qui avaient été placés dans la cale. On a su obvier cependant à cet inconvénient, grâce à un appareil, sorte d'irrigateur construit par M. le docteur Altschull, représentant à Hambourg de la maison Pictet. Cet appareil permet au fluide de s'échapper en d'innombrables rayons et de pénétrer dans tous les coins et recoins des localités à désinfecter. On a, de la sorte, réussi à détruire tous les rats qui se trouvaient dans la cale du bâtiment, dès que l'air eut été saturé de 0.6 p.c. du gaz Pictet. Cette quantité correspond à une dépense de 40 livres de gaz fluide par 1.000 mètres cubes de cale. En été, lorsque les cales seront moins froides, une quantité moindre de gaz suffira, sans doute, sa force de diffusion étant alors plus grande. La durée de la désinfection a été de trois heures.

Les avantages du nouveau procédé, par rapport à l'ancien système de la fumigation au moyen de soufre et de charbon, consiste en ce qu'il n'expose pas, comme ce dernier, le navire aux dangers d'un incendie et que l'effet s'obtient au bout de trois