

sur l'actif, les réclamations fédérales et provinciales second, les déposants viennent en troisième.

E. général, les banques canadiennes émettent des billets pour un montant égal leur capital versé, et ont un fonds de rachat.



### L'ACÉTYLÈNE A LA MAISON

Un industriel de cette ville, M. N. Consigny, ayant eu l'obligeance de nous procurer un échantillon du nouveau produit chimique, le carbure de calcium, nous avions hâte d'en faire l'épreuve.

Le soir, autour de la table de famille, rien de plus pressé que de tenter l'opération en présence de toute la maisonnée émerveillée. Vrai, si les enfants d'aujourd'hui, venus au monde en même temps que le téléphone, les machines Tesla et l'acétylène, ne sont pas plus éclairés que leurs parents, ceux-ci pourront les renier!

Le nouveau carbure a ceci de particulier qu'il est commode à manier: un flacon de marinades bouché aussi hermétiquement que possible et à moitié rempli d'eau, un manche de pipe et une broche en spirale passés dans le bouchon, voilà tout l'appareil. C'est une expérience que chacun peut faire à la maison. Ce que nous avions de carbure de calcium avait à peu près la grosseur d'un œuf de pigeon, et cependant a suffi pour produire un jet de lumière gros comme une fève qui a tenu bon vingt minutes, montre en mains!

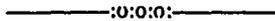
A l'œil, l'apparence de la pierre ponce, une cristallisation noire et grisâtre qui s'effrite aisément et qui dégage une odeur prononcée d'ail. Vous amassez dans le creux de la main les parcelles qui s'en sont détachées, et vous les entonnez dans le bocal; l'eau s'agite instantanément, et des bulles carboniques montent tumultueusement à la surface: c'est l'acétylène qui se forme déjà. Puis vous installez le bloc solide de carbure dans la spirale du fil de fer de manière à amener le carbure en contact avec l'eau, et vous approchez une allumette du tube; celui-ci fait bec de gaz et s'allume sur le champ. Il est mieux que le contact de l'eau soit graduel, la lumière produite est plus forte que si le produit chimique est soudainement immergé. Nous avons eu pendant vingt minutes une miniature d'arc voltaïque, un petit soleil: au centre, un noyau blanc vif nimbé de bleu tendre, dardant en tous sens des rayons parfaitement distincts, même dans le voisinage d'autres lumières. L'effet était merveilleux, presque incroyablement.

Est-ce là la lumière de l'avenir? On est tenté de le croire. Seulement, on dit en-

core que la production du carbure est trop coûteuse pour entrer dans la pratique. Le prix de revient serait, d'après les uns, de \$150 la tonne. D'autres affirment qu'on peut le produire à raison de \$60, et qu'à ce prix il est économique. L'expérience vaut la peine d'être tentée, surtout à Québec où la chaux ne coûte presque rien et où l'électricité, nécessaire pour fusionner le carbone et le calcium, peut être produite à bon marché.

Nous ne désespérons pas de voir nos capitalistes se donner un bon jour la main pour charger quelque savant chimiste de faire les expériences nécessaires.

P. S.—D'puis que ce qui précède est écrit, nous apprenons que l'échantillon de carbure qui nous a servi a été composé par M. Consigny lui-même, à l'aide d'une dynamo ordinaire. Sans avoir encore pu faire de calculs sur le prix de revient probable de l'acétylène, M. Consigny est d'avis que ce gaz peut être produit à bas prix.



### CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

Nous avons déjà eu l'occasion de déplorer les circonstances malheureuses qui ont amené la fermeture de ce chemin de fer.

Il est vraiment fâcheux que la loi du pays ne contienne pas de dispositifs en pareils cas pour protéger l'intérêt public quand il y est en jeu. Nous ne parlons pas seulement des infortunés créanciers du chemin de fer en question, qui sont pour la plupart des pauvres gens; mais voici toute une région privée tout à coup de communications, le commerce y est pour ainsi dire arrêté, il en résulte des dommages énormes; cependant, il y a un voie ferrée toute construite, des trains qui ne demandent que du charbon pour circuler, et tout cela reste improductif. C'est une intolérable anomalie.

Sur l'autorité du statut 56 V. ch. 36, le gouvernement a pris des procédures judiciaires pour mettre le chemin de fer de la Baie des Chaleurs sous séquestre. Les avis étaient donnés pour le 19 décembre dernier, comme nous l'avons annoncé dans le temps, mais ce jour-là, pour une raison ou pour une autre, l'affaire fut remise à la semaine suivante. Il y a eu enquête et plaidoiries à Montréal devant le juge Pagnuelo, qui a rendu jugement le 14 de ce mois, prononçant sur tous les points contre les intimés.

Les questions en litige étaient les suivantes:

1o. La loi provinciale, 56 Vict. ch. 36, est-elle applicable à un chemin de fer sous le contrôle du parlement fédéral?

2o. Peut-on faire séquestrer et vendre la partie construite d'un chemin de fer

qui doit s'étendre au delà de la partie construite?

3o. Une compagnie de chemin de fer est-elle tenue d'exploiter une partie de son chemin, lorsque toute la ligne n'est pas complétée?

4o. Les deux compagnies de chemin de fer sont-elles insolvables ou incapables de continuer la construction ou l'exploitation du chemin de la Baie des Chaleurs?

Nous passerons légèrement sur les trois premières questions qui sont purement techniques.

Le juge ne conteste pas que les deux compagnies, Baie des Chaleurs et Atlantique et Lac Supérieur, sont sous le contrôle du pouvoir fédéral, leur ligne se raccordant à un chemin fédéral; mais elles n'en tombent pas moins sous le coup de la loi provinciale de 1893, qui pourvoit à la mise en séquestre, acte de procédure civile qui est du ressort provincial, d'autant plus qu'il n'existe pas de loi fédérale de cette nature.

Sur les deux autres points suivants, le juge Pagnuelo a également renvoyé les objections des intimés.

Le quatrième, touchant l'insolvabilité des deux compagnies mises en cause, intéresse à un si haut degré notre public que nous croyons devoir reproduire *in extenso* le motivé du jugement:

4o. Touchant la solvabilité de la compagnie de la Baie des Chaleurs, voici ce qui résulte de la preuve au dossier. Au mois de décembre dernier, la compagnie devait pour salaire aux journaliers, conducteurs, maîtres de stations, environ \$5,000.00. Cette créance était due depuis au moins un an, c'est-à-dire avant le 1er janvier 1895, date à laquelle la compagnie Atlantique au Lac Supérieur a pris possession du chemin et tous les salaires des employés sur la ligne depuis ce moment sont dus par celle-ci. Quelques-uns de ces salaires remontaient à l'année 1893. Je trouve trois jugements contre elle par des créanciers, vieux d'au moins deux ans.

Un en faveur de J. P. Mowat, pour \$380.00.

Un en faveur de Duncan et McClelland pour \$401.45.

Un en faveur de la Cumberland Ry and Coal Coy, pour \$452.69.

Le roulant est aussi sous saisie. Je ne peux dire dans quelle cause, on ne donne que le nom du gardien.

Je trouve encore dans les affidavits produits par la compagnie elle-même qu'elle doit les sommes suivantes:

J. H. Wurtelo.....	\$ 2,565 65
Garand et Terroux, au-delà de.....	1,000 00
Arch. Campbell, au-delà de	25,000 00
J. D. Shallow, au-delà de.	1,200 00
A. C. Wurtelo, secrétaire.	600 00
A. E. Gervais, au-delà de.	3,000 00
Campbell et Brodie, au-delà de.....	191 65
James Cooper, au-delà de..	8,500 00
James Baxter, au-delà de..	7,000 00
Fred. Wash, au-delà de...	5,000 00