

du charbon, gaz qui sont toxiques et aussi inflammables. C'est même pour cela que parfois il faut reculer devant le feu, et alors recourir au moyen le plus énergique que l'on possède. On ferme complètement la mine, on bouche les puits, on arrête les ventilateurs; et encore n'est-on pas toujours sûr que des fissures du sol ne laisseront pas pénétrer de l'air qui permettra à la combustion de continuer. Alors on a encore la ressource d'inonder la mine, c'est-à-dire non seulement de ne plus pomper l'eau qui a toujours tendance à envahir les galeries, mais de détourner un cours d'eau et de le faire couler dans la mine par un des puits, afin d'en assurer la submersion. Ce qu'il y a de plus bizarre, c'est que cette méthode même ne réussit pas toujours; il se peut en effet que le foyer de l'incendie se trouve dans une portion de galerie en cul-de-sac, où de l'air se comprimera, mais demeurera pour empêcher l'eau de monter et d'atteindre le foyer. Et celui-ci continuera de brûler grâce à l'air et à l'oxygène ainsi mis en réserve à son profit.

Parmi les exemples d'incendies de mines célèbres, nous pouvons précisément citer un cas de ce genre: c'était à Firminy, dans la région minière bien connue; un incendie se déclara qui fut maintenu sous l'eau durant dix-huit ans, et le feu reprit violemment une heure après qu'on eut fini d'épuiser la mine, au bout de ces dix-huit années d'attente. En un endroit voisin de Saint-Etienne, et que l'on a appelé du nom caractéristique du Brûlé, voici des siècles que brûle une mine. La mine de mercure d'Almaden eut un incendie qui se prolongea deux ans et demi; au Mexique, la mine d'argent de Bolanos dut être abandonnée longtemps par suite d'un incendie également. En Saxe, vers 1860, on constata qu'un gisement de charbon, qu'on avait déjà signalé au seizième siècle comme brûlant depuis un temps immémorial, était toujours la proie du feu. Les houillères du comté de Picou, aux Etats-Unis, ont été dévastées par un feu qui a duré quelque quarante ans; pendant assez longtemps on continua d'exploiter des veines de charbon en-dessous d'autres qui étaient en feu; mais peu à peu l'élévation de température chassait les travailleurs.

Nous pourrions rappeler bien d'autres incendies, comme celui de Panther-Creek, également aux Etats-Unis, et dont on ne put arriver à se rendre maître. Il y a d'ailleurs des régions et des terrains houillers où les incendies sont beaucoup plus fréquents ou bien plus à craindre que dans d'autres: c'est ainsi qu'en France, dans le plateau central, vers Commeny, Saint-Etienne, Blanzy; en Allemagne, dans la Westphalie et la Pologne, l'incendie est presque en permanence; et l'on n'en continue pas moins à travailler en présence de ce danger, mais

en prenant d'autant plus de précautions qu'on connaît l'ennemi redoutable avec lequel il faut compter.

Avant de finir, nous citerons un dernier exemple de ces incendies de mines, un cas pourtant où l'on aurait dû bénéficier de ce qu'une bonne partie de la mine était exploitée à ciel ouvert, ce qui permet d'attaquer le feu bien plus facilement que quand il faut passer par des galeries, où le travail de lutte contre le feu est bientôt rendu impossible: nous faisons allusion à l'incendie de la mine australienne de Broken Hill, mine de plomb argentifère, où le feu ne trouve pas autant d'aliments que dans une houillère. Un beau soir, de la fumée se montra dans une des grandes tranchées d'exploitation, et quelques instants après les ingénieurs descendus pour reconnaître le danger, devaient remonter, ne pouvant plus supporter la chaleur qui se faisait déjà sentir. Pendant une quinzaine de jours la lutte se poursuivit avec des pompes lançant des torrents d'eau, puis des tuyaux amenant des quantités énormes de vapeur, et enfin on ne vint à bout du fléau qu'au bout de vingt jours, après avoir envoyé sur les divers foyers qui s'étaient allumés de proche en proche, des torrents de gaz acide carbonique, qui a la propriété d'empêcher les combustions.

On le voit, l'ennemi redoutable que'est le feu, l'est particulièrement dans ces mines, ces galeries souterraines que l'homme creuse dans les entrailles de la terre, pour lui arracher quelques-unes de ses richesses.

Daniel Bellet,

[Journal de la Jeunesse].

LE CUIR ET L'AUTOMOBILISME

Il y a eu récemment à Londres une grande exposition d'automobiles et, si l'on devait ajouter foi à tout ce que l'on entend dire, la race chevaline serait bientôt éteinte, dit "Shoe and Leather Reporter". En réalité, le commerce du cuir et des harnais ne semble pas affecté sérieusement, car l'automobile semble attirer en grande partie des amateurs particuliers. Dans nombre de cas, des hommes fortunés sont revenus au cheval, après un essai prolongé de l'automobile et, tout récemment, le roi Edouard a dû descendre de son auto désemparé et continuer son chemin dans un cab ordinaire, au grand plaisir de l'automédon qui le menait. Il est vrai que de petits fabricants de har-

nais ont dû quitter les affaires; mais les fabricants importants ont entrepris la manufacture de sacs, de porte-monnaie, d'articles de sport et de nécessaires de toilette en cuir et font en ce moment de bonnes affaires dans ces lignes.

A en juger par la quantité de cuir étalée à l'exposition d'automobiles, on peut dire que la diminution de la fabrication des harnais est plus que compensée d'autre manière. Le nombre de bandages garnis de cuir est considérable et, à ce sujet, je me suis souvent demandé pourquoi les tanneurs américains ne s'occupent pas de ce commerce lucratif, qui semble être principalement entre les mains des tanneurs français; les fabricants de bandages disent, en effet, que le cuir français est beaucoup plus fort que le produit anglais. Le commerce du cuir tanné au chrome pour cette fin augmente et les profits sont bons. Le cuir est aussi largement employé pour les vêtements des chauffeurs; une grande partie de ce cuir est de la peau de mouton tannée à l'alun, également d'origine française. D'énormes quantités de peaux fendues sont aussi employées dans le capitonnage des automobiles, tandis que des articles divers, tels que gants, jambières, malles et étuis contribuent à augmenter considérablement la quantité de cuir employé dans cette industrie.

Brevets Canadiens obtenus par des étrangers.

Les inventeurs dont les noms suivent ont récemment obtenu des brevets Canadiens par l'entremise de MM. MARION & MARION, Solliciteurs de brevets, Montréal, Canada, et Washington, E. U.

Tout renseignement à ce sujet sera fourni gratis en s'adressant au bureau d'affaires plus haut mentionné.

- Nos.
- 102426—Charles E. Flint, West Hobart, Australie. Galon de mesure.
 - 102442—MM. Holmes & Allen, Wellington, N.-Zélande. Tête de trolley pour système de tramway électrique.
 - 102539 — Alexander Lénart, Budapest, Hongrie. Traitement des métaux par l'électricité.
 - 102572—Lucien Jumaq, Paris, France. Procédé pour obtenir le cuivre sans alliage.
 - 102574—Fredrik A. Kjellin, Stockholm, Suède. Méthode et fournaise pour la réduction des métaux.
 - 102616—Johann D. Hennings, Neuenfelde, Allemagne. Procédé pour la manufacture d'ardoise artificielle.
 - 102649 — Patrick Fitzgerald, Lawlers, Australie. Procédé de décantation du cyanure et autres solutions contenues dans les minerais broyés, la pulpe, les sables ou les vases.
 - 102673—Réné E. Trottier, Hussein-Dey, France. Appareil pour la classification des matières solides au moyen de leur dimension linéaire et de leurs poids spécifique.

POLICES CLAIRES CONTRATS RAISONNABLES.

Les Polices sont simples et claires; les Contrats sincères et équitables.

UNION MUTUAL LIFE INSURANCE CO.
Portland, Maine.

Pour agences, s'adresser à **Henri E. Morin**, surintendant, ou à **W. I. Joseph**, gérant, 151 rue St. Jacques, Montréal; **Geo. P. Chateauvert**, 405 rue St. Jean, Québec; **J. P. Michaud** Fraserville, Québec.