

qu'on appelle de son nom anglais otter-trawl, ou souvent aussi chalut à plateau. Cette dernière désignation est caractéristique de la construction de ce type de chalut. Nous retrouvons toujours la poche de filet que l'on promène au fond de l'eau, la bouche largement ouverte; mais l'ouverture en est obtenue par des moyens particuliers. En haut, est une corde solide munie de lièges qui, naturellement, ont tendance à monter constamment et, par suite, à soulever la partie supérieure de la bouche du filet. Le bas, au contraire, est muni de ce qu'on appelle une corde de plomb, qui doit l'alourdir et l'obliger à frotter sur le sol. En fait, cette "corde de plomb" est construite d'un gros câble d'acier entouré de corde pour le préserver de l'usure. Quant aux plateaux, nous les trouvons sous la forme de grands rectangles de bois blanc, qui ont près de 10 pieds de long sur 6 1-2 de large, et qui sont disposés aux deux extrémités de l'ouverture du filet, et en bas de cette ouverture. En bas, ils sont dotés d'une lourde garniture en fer: cela a l'avantage de les protéger de l'usure, mais surtout de les faire se tenir verticalement dans l'eau, puisqu'ils sont lestés inférieurement. Des chaînes sont fixées aux quatre coins de chaque plateau, elles se relient au câble de traction qui permet au bateau de traîner le chalut une fois mis à l'eau et descendu au contact du fond. Et les choses

sont disposées de telle manière que les plateaux se mettent obliquement; la résistance de l'eau les maintient dans cette position, et ils obligent l'ouverture de la poche du chalut à demeurer largement béante.

Ces deux types de chalut doivent pêcher au contact du fond et en y traînant; c'est même un peu leur inconvénient, car ils détruisent les jeunes poissons qui sont immobiles à l'abri des herbes et des cailloux de ce fond, ils capturent beaucoup de poissons trop petits pour être consommés. Et cela d'autant plus que le chalut est traîné plusieurs heures durant sans être relevé. Quand on le ramène au jour avec ces captures accumulées dans la poche, les poissons les plus petits et les plus susceptibles ont été écrasés par la masse des autres, et il ne servirait guère alors de les rejeter à l'eau: ils sont incapables de revenir à la vie. C'est là l'explication des reproches de dévastation que l'on fait au chalutage et au chalut, et c'est pour cela qu'on en cherche en ce moment un autre type. On a inventé le chalut en forme de parapluie, qui a cet avantage considérable de pouvoir se traîner en pleine eau, et de capturer les poissons à une certaine distance du fond. Ce filet se replie tout à fait comme un parapluie, et tient fort peu de place alors. Toutefois, il est encore peu usité, et c'est au chalut classique, et principale-

ment au chalut à plateaux, que l'on recourt. Ce dernier assure des captures bien plus importantes, et on le voit à bord de tous les chalutiers qui sortent de Dieppe ou de Boulogne pour aller pêcher au large.

Nous avons fait comprendre sommairement le fonctionnement du chalut; la mise à l'eau est une opération déjà fatigante, mais le relevage l'est encore bien davantage. Il faut hâler sur le câble de remorque, ou "fune", au moyen d'un cabestan que les hommes de l'équipage "virent" à bras, si nous sommes sur un voilier; puis on remontera de même la poche suspendue au filet jusqu'à ce qu'elle commence de sortir de l'eau. Il faut alors que tous les hommes se penchent par-dessus bord et qu'ils ramènent soigneusement ladite poche sur le pont, et ce n'est pas mince besogne si elle est lourdement chargée. Souvent aussi, le temps est mauvais pendant cette opération, le bateau demeure immobilisé comme par une ancre par le chalut pendant à la fune; les paquets de mer s'abattent sur les matelots. Et quand on est dans la saison d'hiver, la manutention du filet glacé est particulièrement pénible. Lorsque le temps devient brusquement mauvais, comme il est impossible d'effectuer rapidement cette manœuvre du relevage du chalut, l'équipage, pour se sauver, est parfois obligé de couper la fune et d'a-

Ne vous faites pas "D'IDÉES" au sujet de

Floorglaze

Nous vous en prions, ne vous figurez pas que FLOORGLAZE est bon uniquement pour les planchers. FLOORGLAZE est un émail pour planchers, de couleur durable ayant toute l'élasticité de la bonne peinture, et plus encore; il a une douzaine d'emplois dans la maison, extérieurement et intérieurement. Il est annoncé de façon que vous ne pouvez faire autrement que de le vendre une fois, et sa propre qualité le fait vendre encore aux mêmes personnes et à leurs voisins.

FLOORGLAZE est la sorte de marchandise qui vous fait impression comme étant celle qui convient à votre magasin.

Imperial Varnish & Color Co.,
LIMITED
TORONTO

Une bonne chose à faire maintenant serait de demander à votre marchand un gros échantillon de FLOORGLAZE.

Demandez aussi ce beau et durable "Vernis Elastilite" que nous fabriquons. Bon pour l'intérieur et l'extérieur pour fini brillant ou imitation.

Le Gazogène "National"

Rpond à un besoin.

L'ACÉTYLÈNE est le moyen d'éclairage par excellence, sa lumière est celle qui se rapproche le plus des rayons du soleil. Il fallait trouver un moyen de produire l'acétylène sans qu'il se surchauffe. Il fallait aussi détruire les bulles de ce gaz afin de l'amener à une température uniforme, le sécher, parce qu'à son état primitif il est toujours humide, le laver et le filtrer. Le générateur "National" est le seul qui réponde à ce besoin, et d'une manière parfaite.

Sa construction est faite d'après des lois scientifiques, de manière à ce qu'il donne la meilleure lumière possible, et avec la plus grande économie.

Le carbure ne s'évapore pas. Il est placé dans le gazogène en quantité suffisante pour donner la lumière pendant plusieurs jours, il est dans un récipient fermant hermétiquement et il peut y demeurer tant qu'il n'est pas dépensé. C'est là un fait important.

Le Gazogène "National" est certainement le système d'éclairage le plus sûr et le plus économique.

Manufacturé par la

National Acetylene Gas Co.

SHERBROOKE, QUÉ.

Toute personne visitant MONTREAL peut voir ce gazogène en fonction chez Mr. R. N. SEVIGNY, 510 rue St-Jacques, près de la gare Bonaventure.