

née et 450 kilos d'eau et on agite pendant cinq heures au moyen d'un compresseur d'air à la pression constante de deux atmosphères.

Ce procédé fournit un très bon dégras-moellon suffisamment consistant, d'une belle couleur jaune, émulsionnant facilement à l'eau et s'incorporant très bien dans la peau.

Pour la fabrication des dégras, on doit bien veiller à la parfaite neutralité des graisses de suint.

La plupart des suintines vendues aux chamoiseurs, ou aux fabricants de dégras, proviennent de l'épuration des eaux de lavage des laines.

Comme j'ai eu l'avantage de le dire dans mon précédent article, au sujet de "l'extraction des corps gras par les hydrocarbures;" on décompose les eaux savonneuses par l'acide sulfurique étendu, et les graisses recueillies à la surface sont lavées et livrées ainsi dans le commerce.

Mais il arrive très souvent que ces graisses sont insuffisamment lavées et contiennent encore des traces d'acide sulfurique; comme pour mélanger la graisse au dégras les chamoiseurs font fondre cette graisse dans des chaudières en fer, il se forme du sulfate de fer, qui reste en dissolution dans l'eau contenue dans le dégras.

Le dégras ainsi fabriqué tache les peaux en noir, par la présence du sulfate de fer, et du tannin de la peau, qui forme de l'encre.

Un important tanneur ne s'expliquait pas pourquoi ses peaux étaient tachées en noir, et ce n'est qu'après de longues recherches que j'ai pu constater que le dégras qu'il employait contenait des traces de sulfate de fer, provenant justement de la présence de la graisse de suint contenue dans ce dégras. Il est donc de toute importance que les industriels qui emploient du dégras à base de graisse de suint l'analysent très consciencieusement afin de ne se servir que d'un produit complètement neutre."

Jusqu'à ce jour les dégras français ont gardé leur supériorité et tous les produits inventés à l'étranger pour remplacer le dégras n'ont pas réussi à détrôner leur réputation. Toutefois, il faut reconnaître que ces nouveaux produits ont fait fléchir le chiffre de la consommation des dégras français, bien que ne présentant pas toujours la faculté qu'ont ces derniers de conserver les peaux indéfiniment souples.

#### CONCLUSION LOGIQUE

La renommée proclame que le BAUME RHUMAL est un remède sans pareil. 25c la bouteille.

## ILES HAWAI

SITUATION COMMERCIALE, INDUSTRIELLE ET FINANCIÈRE DES ILES HAWAI, EN 1896

(Suite)

*Détail des importations.* — Il serait oiseux d'examiner par le menu le détail des importations de l'archipel. Il suffit de mentionner les articles suivants, classés par ordre d'importance, valeur exprimée en milliers de dollars :

	Milliers de dollars.
Epiceries et provisions .....	520
Machines.....	343
Engrais .....	332
Tissus de coton .....	311
Vêtements et souliers.....	292
Quincaillerie et mach. agricoles	278
Blé et fourrages.....	273
Bois .....	255
Sacs d'emballage.....	199
Tabacs et cigares.....	194
Vins.....	161
Farines.....	156
Charbons.....	145
Modès et fleurs, articles de Paris	111
Huiles et kérosine .....	107
Etc., etc.	

*Répartition par îles.* — Comme il l'est pour les exportations, Honolulu est le port principal pour les importations; il reçoit 88 83 p. c. du total. Hilo (île d'Hawaï) reçoit 5.67 p. c.; Kahului, 3.40 p. c. et Mahukona, 2.10 p. c.

*Excédent constant des exportations sur les importations.* — La disproportion considérable que l'on remarque pour l'année 1896, entre les importations et les exportations de l'archipel n'est pas un fait nouveau; elle a toujours existé. En effet, si l'on examine les chiffres de la douane pour les cinq dernières années, on y trouve ce qui suit :

Années.	Impor- tations.	Expor- tations.	Total
	\$	\$	\$
1892.....	4,684,207	8,060,087	12,744,294
1893.....	5,346,808	10,818,158	16,164,966
1894.....	5,713,181	9,140,794	14,853,975
1895.....	5,714,017	8,474,138	14,188,155
1896.....	7,164,561	15,515,230	22,679,791
Total pour les 5 années..	28,622,774	52,008,407	80,631,181

ce qui donne une moyenne, par année, en chiffres ronds, de cinq millions et demi de dollars pour les importations et plus de dix millions pour les exportations, soit à peu près le double.

*Cause de l'accroissement des exportations pour 1896.* — La grande aug-

mentation que l'on observe, de 1895 à 1896, dans les exportations, tient au grand développement pris, dans ces dernières années, par l'industrie sucrière, en raison de l'abondante main-d'œuvre à bon marché, chinoise et japonaise, à l'ouverture de nouvelles plantations et aux encouragements résultant du cours bien tenu des sucres, joint à la remise des droits d'entrée, les sucres hawaïens, comme nous l'avons vu, entrant librement aux États Unis, où ils se vendent au même prix que les sucres importés de l'étranger et et ayant payé des droits; il est juste aussi d'attribuer en partie, cette augmentation à l'attention toute spéciale donnée à l'analyse des terrains plantés de cannes à sucre, et à l'emploi méthodique d'engrais gradués et de nature différente, selon les sols. Un savant chimiste anglais, M. Walter Maxwell, a été, à cet effet, engagé par le syndicat des planteurs et son action s'est fait sentir dès la première année.

*Lignes maritimes.* — Les grandes lignes maritimes faisant escale à Honolulu, avec service postal et agence fixe sont les suivantes : l'*Oceanic Steamship Co.*, entre San Francisco et Sydney via Honolulu, la *Canadian Pacific Co.* entre Vancouver et l'Australie, l'*Oriental Occidental* et la *Pacific Mail Co.* (dont les navires sont les plus rapides de ceux qui sillonnent le Pacifique) entre San Francisco et Yokohama : une partie des navires de cette ligne, seulement, touche à Honolulu, l'autre va directement et sans stopper, d'Amérique au Japon, faisant le trajet en onze jours; enfin la *Nippon Yusen Kaisha Co.* entre Yokohama et Seattle, dont l'agence est la même à Honolulu que celle de l'*Oceanic Steamship Co.*, la grande maison *Wm. G. Irwin et Co.* Cette ligne japonaise a été inaugurée le 6 août 1896. Ce sont deux steamers de cette ligne, le *Shinsin Maru* et le *Takura Maru* qui portaient les immigrants japonais que le gouvernement hawaïen renvoya, de force, au Japon, en violation, affirme cette dernière puissance, du traité hawaïen japonais de 1871, incident qui est l'origine du conflit actuellement existant entre les deux pays et qui a pris des proportions inattendues à l'origine.

*Travaux du port.* — L'augmentation du nombre de steamers de grande jauge arrivant à Honolulu a forcé de faire des travaux considérables à la barre. Ce fut le 9 mai 1893 que le premier steamer considérable put entrer à l'intérieur du port, suivi un mois après par le *China*, le