

L'Album Industriel

ORGANE DE L'ATELIER, DE L'USINE, DE LA BOUTIQUE, DE LA FERME, DU MÉNAGE ET DES INVENTIONS.

Première Année, No 5.
Parait tous les Samedis.

MONTREAL, 5 JANVIER, 1895

UN AN \$2.50
SIX MOIS 1.25
LE NUMERO 5 CENTS

PROPRIÉTAIRE: T. BERTHIAUME

Bureaux: 71a RUE ST-JACQUES

RÉDACTEUR: LIONEL DANSEREAU

NOTES

La location de certaines parties de trottoirs ou de terrains à Paris, a des propriétaires de café qui y mettent des tables, procure à la ville un revenu annuel de \$900,000.

Une qui ne mourra pas de soif, c'est la duchesse D'Uzès. Elle a dans ses caves, rue de Temple, Paris, de 12,000,000 à 14,000,000 de bouteilles de champagne. Elle en a autant en Suisse.

Les tapis américains sont tellement recherchés en Angleterre, que les manufacturiers anglais en sont fort alarmés. On n'aime guère, en Angleterre, les articles de fabrication étrangère, mais leur mérite finit par triompher.

Quoique les bicycles soient considérés comme une invention moderne, on trouve, cependant, sur les obélisques égyptiens, des figures d'hommes montés sur des véhicules à deux roues qui ressemblent beaucoup aux anciens vélocipèdes.

La France a mis à jour une nouvelle industrie, celle de faire geler le lait et de le mettre en conserves. Le lait est gelé en forme de bloc, puis placé dans des boîtes en fer-blanc hermétiquement fermées. L'acquéreur n'a qu'à mettre une de ces boîtes près de la chaleur et le lait redevient ce qu'il avait été. Cette industrie est appelée à rendre de grands services pour les personnes qui voyagent et surtout qui ont des enfants avec eux.

Nous savons tous que le charbon a une grande valeur, mais qui croirait-quo, l'an dernier, l'Angleterre a exporté pour au delà d'un demi-million sterling de cendre? C'est pourtant ce que les Anglais ont fait, et l'Espagne seule en a acheté pour \$586,849.86. Vient ensuite l'Australie avec un montant de \$223,174.18; et la Russie figure pour \$218,053.02. L'Italie en a pris pour \$124,417.16. Il semblerait pourtant que ses volcans auraient dû pouvoir lui en fournir suffisamment. Les Etats-Unis en ont acheté pour \$106,403.10, et le Danemark pour \$93,754.56.

C'est l'Amérique Centrale qui en a acheté le moins: \$9.72.

En plus de la vente de ces cendres, l'Angleterre a aussi exporté pour au delà de \$32,000,000 de charbon et pour \$1,534,000 de combustible breveté pendant l'année 1893.

La compagnie qui a vidé 600 tonnes de charbon dans les caves du vapeur *Caledonia*, en 70 minutes, est la "Port Said and Suez Coal Company." Quoique rapide que fut cette opération, il y a eu mieux que cela en 1888. Le vapeur *Glenogle* qui revenait de Chine, et qui, en même temps prenait une course avec un autre steamer, a fait verser dans ses soutes 1,016 tonnes de charbon dans l'espace d'une heure et trois quarts. Ce qui équivaut à 10 tonnes à la minute. Pour le *Caledonia*, cela faisait 8½ tonnes à la minute.

Les lapins faisaient, l'année dernière, le désespoir des colons anglais de l'Australie. Le gouvernement de Victoria avait même offert une prime de 75 000 dollars pour celui qui trouverait le moyen radical de les faire disparaître. Les affaires viennent de prendre une autre tournure et, au lieu de le détruire, on protège le lapin. Le prix du gouvernement est retiré, les fermiers australiens s'étant mis à exploiter en grand ce rongeur. Ils en tuent des centaines de mille, par jour, les font congeler et les expédient à Londres.

Un fait très important en matière d'électricité a été accompli dernièrement à Philadelphie. La *Electric Storage Battery Company*, propriétaire de la batterie à chlorure, a fait l'acquisition de tous les brevets d'accumulateurs. Les brevets de Faure (comprenant ceux de Swan-Lellon, Voickmar et Triscom) ont été achetés de l'*Accumulator Company*. Les brevets Brush-Julien de la *Consolidated Electric Storage Company* et les brevets Brush de la *General Electric Company*. Ceci met fin à l'usage qui existait entre ces diverses compagnies, et l'*Electric Storage Battery Company* peut, seule, maintenant, exploiter ces différentes inventions.

Aucune indication officielle n'a encore été donnée sur les relations futures des différentes compagnies, mais on dit qu'il y aura une coopération amicale. La *Electric Dynamic Company*, qui a été en relation constante avec la *Accumulator Company*, va continuer de fabriquer ses dynamos et ses applications électriques, et la *General Electric Company* devra user de son influence en faveur des nouveaux propriétaires de ses droits.

Les papiers d'incorporation de la nouvelle compagnie ont été amendés le 6 décembre dernier, de manière à augmenter son capital de \$10,000,000 à \$13,500,000. On dit aussi qu'un syndicat de financiers bien connus a acheté pour \$500,000 d'actions à \$50 par action.

LES SOUHAITS DU NOUVEL AN

Une page éloquent de Lamartine remplacera avec avantage tous les souhaits du Jour de l'An que nous pourrions formuler:

Mon Dieu, donne l'onde aux fontaines,
Donne la pluie aux passereaux,
Et la laine aux petits agneaux,
Et l'ombre et la rosée aux plaines.

Donne au malade la santé,
Au mendiant le pain qu'il pleure,
A l'orphelin une demeure,
Au prisonnier la liberté.

Donne une famille nombreuse
Au père qui craint le veuveur,
Donne à moi sagesse et bonheur
Pour que ma mère soit heureuse!

Que je sois bon, quoique petit,
Comme cet enfant dans le temple
Que chaque matin je contemple
Souriant au pied de mon lit.

LAMARTINE.

LES NAVIRES ROULEURS

Il y a vingt-cinq années, un ouvrier qui occupait une excellente position à Montréal offrit aux capitalistes de Montréal un projet de navire basé sur un principe tout nouveau. La coque du navire ne touchait pas à l'eau. Elle était, au contraire, comme le corps et le train d'une voiture montée sur quatre roues. Ces roues, faites en forme de tambour, étaient assez fortes pour faire flotter tout le poids du navire. Comme elles évoluaient sur elles-mêmes, il n'y avait pas de résistance de l'eau. Personne ne voulut prendre l'idée de M. Lacroix au sérieux. Et voilà que le projet nous revient maintenant de France comme une conception nouvelle.

M. le contre-amiral Condamine vient de consacrer, dans la *Marine de France*, une étude détaillée au paquebot-rouleur express Bazin, le paquebot de demain, à ce qu'il croit, et cela parce qu'il posséderait une vitesse inconnue jusqu'ici. Le navire rouleur, se compose essentiellement d'une plate-forme à forme d'avant très fine, ayant de chaque côté, d'énormes roues creuses, les flotteurs, qui la supportent et la tiennent de 18 à 22 pieds au-dessus de la mer, et dont la partie immergée établit le déplacement. Les arbres de 22 pouces en acier, qui transmettent le mouvement de rotation aux rouleurs, passent au-dessous et en travers de la plate-forme, maintenus par de énormes coussinets au nombre de 20 et la supportent. Sur cette plate-forme se trou-