

LE PAVAGE EN VERRE

On vient de faire à Paris, sur une des grandes voies voisines de la Madeleine, une intéressante expérience de pavage en verre. L'emploi du verre, cette substance d'apparence si fragile, pour paver une rue soumise à une circulation intense et de véhicules parfois fort lourds, paraîtra sans doute assez paradoxal. Et cependant le verre est peut-être appelé, à ce que disent quelques ingénieurs, à remplacer le granit, le grès et le bois jusqu'ici employés à cet usage, car il présenterait l'avantage de joindre à la résistance des premiers l'élasticité du dernier.

Il s'agit, bien entendu, d'un verre spécial, et, à proprement parler, de la pierre de verre, préparée, fondue, moulée, suivant les procédés de son inventeur, M. Garchey.

Voici comment se fabriquent ces pavés :

On prend des débris de verre, et il n'en manque pas ! ou bien, ce qui vaut encore mieux, du verre préparé exprès en grandes quantités, d'une composition visant surtout à la résistance.

On fait alors comme le vitrier qui veut se donner de l'ouvrage : on casse ce verre, on le brise, on le pulvérise. Puis il est mis dans des moules et porté au four où il devient pâteux vers la température de 1300 degrés.

Ensuite, on passe la matière à la presse hydraulique, on la découpe suivant un gabarit exact et on la laisse se refroidir et se tremper dans un four de cuisson. Le succès de la méthode réside dans la succession exacte et précise de ces compressions et de ces variations de température.

Finalement la " pierre de verre " est formée d'une multitude de petits grains de verre très dure, imbriqués et soudés les uns dans les autres par une sorte de soudure autogène. Il y a, tout à la fois, cristallisation, donc action mécanique, et soudure, par conséquent action physique.

Bien entendu, la pierre de verre diffère suivant l'origine même du verre qui lui a donné naissance. Les pavés faits avec les verres des bouteilles d'eau de Vichy diffèrent de ceux moulés avec des bouteilles d'Evian, avec les " bordelaises ", ou avec les bouteilles de chartreuse. A la rigueur, chaque quartier de Paris pourrait avoir son pavage en verre déterminé d'après ces diverses considérations. Mais nous ne pensons pas que l'on pousse la recherche jusque-là.

La grosse objection était le glissement possible des chevaux sur ce pavé, en raison de sa nature vitreuse. De longs essais, effectués à Clichy, ont démontré que ce glissement ne se produit pas. Il s'agit en effet d'une pierre de verre rugueuse, inusable, qui fait feu sous l'attaque de l'acier : les promoteurs pensent, au contraire, que les chevaux tomberont exceptionnellement peu sur le terrain de la rue que recouvre le pavage en verre, et, lorsqu'on a marché dessus en essayant d'y faire " une glissade ", on est, en effet, de leur avis.

Il s'agit là, pour le moment, d'une expérience sur la pierre de verre en ce qui concerne Paris ; mais l'essai a déjà été fait avec succès à Bourg, à Genève et à Zurich.

Les villes de Bordeaux, Marseille, le Havre, Bruxelles, vont pratiquer aussi des pavages de chaussées en pierres de verre.

Ce pavage possède constitutionnellement les avantages suivants : pas de poussière, pas d'usure, pas d'imprégnation, ininflammabilité.

Le pavage en bois, bien qu'on le confectionne avec les bois exotiques les plus durs, n'échappe pas à ces inconvénients.

D'après les ingénieurs des ponts et chaussées, le pavage en verre est trois fois plus résistant que le granit ; on le verra à l'épreuve.

De retour

Nous sommes heureux d'annoncer le retour de M. A. Vandy, le sympathique gérant du grand établissement Z. Paquet, de Québec.

M. Vandy a fait un beau voyage ; il est allé en France, en Allemagne, en Autriche et en Angleterre. Il a visité Paris, Berlin, Dresde, Chemnitz, Leipzig, Vienne, Prague, Liverpool, Manchester, etc., et a fait des achats considérables pour la maison Paquet ; cela nous promet de la haute nouveauté dans toutes les lignes—de la nouveauté de demain !

Il est question de créer plusieurs nouveaux rayons qui venant s'ajouter aux nombreux départements de ce vaste établissement lui permettront de rivaliser avec les meilleurs grands magasins de ce continent.

M. Vandy se déclare enchanté de son voyage, à tous les points de vue : il a fait la traversée à bord du *Kron Prinz Wilhelm* qui, comme on sait est un superbe et confortable bâtiment.

Hypnotisme

L'Institut Hypnotique de Montréal, 2239 rue Sainte-Catherine Montréal, a donné vendredi dernier une représentation intéressante d'hypnotisme à laquelle les membres de la presse avaient été spécialement invités. Même pour un profane, ces séances sont intéressantes et méritent de fixer l'attention des hommes de science et du public instruit.

La Canada Hardware Co Ltd offre cette semaine à des prix de job un lot de 500 boîtes de clous à cheval.

REVUE
DES MARCHÉS

MARCHÉS ÉTRANGERS

Belgique

Par suite des grèves qui se généralisent de tous côtés, le marché sidérurgique est stagnant et les progrès constatés depuis quelques semaines sont nettement arrêtés.

On est très calme pour l'exportation, on exécute, autant que possible, les contrats existants ; on n'en fait pas beaucoup de nouveaux.

Les fontes et les demi-produits continuent à montrer assez bien de résistance, mais les ébauchés sont moins recherchés à fr 94. Quant aux mitrilles et aux vieux matériaux de remploi, ils sont plus offerts et par conséquent à meilleur marché. La bonne mitrille se vend actuellement à fr 65, prix mieux en rapport avec celui des produits finis. C'est le 23 de ce mois que l'administration des chemins de fer de l'Etat belge mettra en adjudication la reprise de grandes quantités de ces matières.

Les rails, les gros profilés et les barres marchandes en fer ou en acier ont un bon courant d'ordres. Les poutrelles animées par la reprise annuelle de la bâtisse à Bruxelles et dans ses faubourgs se tiennent à fr 135 gares belges, et à liv. st. 4.16.9 franco-bord Anvers pour l'étranger.

L'administration des chemins de fer de l'Etat belge mettra prochainement en adjudication diverses fournitures, parmi lesquelles 95 tonnes de rails Vignole en acier de diverses longueurs et de poids de 38 kg par m³ ; 80 petits wagons avec frein pour le transport des matériaux de la voie, 140 essieux en acier, etc., etc.

France

Les prix à la consommation sur le marché de Paris ont de nouveau une tendance à faiblir, car les fers marchands s'obtiennent à fr 16,50 et les planchers à fr 17. On dit même que des marchands auraient traité pour des affaires importantes, il est vrai, à fr 0,50 au-dessous de ces cours. Nous croyons qu'il ne s'agit ici que d'une faiblesse passagère. Les rails neufs en acier sont à fr 16 les gros rails, fr 16,50 les rails de 20 kg et fr 18 les rails légers.

Dans les Ardennes, la semaine qui vient de finir a été particulièrement mouvementée par suite des conflits qui ont éclaté entre patrons et ouvriers à