

d'une ligne de navires entre le Canada et la France, soit référée à un comité d'études composé de MM. Haynes, Alph Aumond, Alph. Desjardins, J. D. Rolland, V. de la Barthe, Aug. Girard, J. X. Perrault, avec M. Haynes comme rapporteur, avec instruction de faire rapport au conseil de cette chambre."

Ont pris successivement la parole, MM. Monier, Perrault, L. E. Morin fils, Hon. A. Desjardins, J. D. Rolland, O. H. Catelli, Cap. Goulet.

Le vote est pris sous le sous-amendement, avec le résultat suivant: Oui, 12. Non, 9. En conséquence, le sous-amendement est adopté.

Sur proposition de M. Perrault, secondé par M. Brault, les personnes suivantes sont admises membres de la Chambre: Oléophas Giguère, F. Pauzé, W. Lauriot, Louis Beaubien, fils, Joseph Telmosse, L. A. Bernard, J. O. Joseph, B. Lippens, Ludger Bélaïr, Joseph Duclos, Joseph Landry, Frs Martineau, M.P.P., Ovide Moreau, C. P. Viau, Wilfrid Marsan, John Lee.

Ajournement.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL

Réunion du conseil de la chambre de commerce de Montréal (*Board of Trade*) mardi, le 9 avril, sous la présidence de M. J. Cantlie.

Présents, MM. John Torrance, John McKergow, Chas. F. Smith, Geo. Hague, John T. McBride, D. MacFarlane, Wm. McNally, Henry Miles, Arch. Nicoll, James F. Rendell, David Robertson et G. F. O. Smith.

Le président fait part au conseil de la lettre de l'hon. M. Bond, un des délégués de Terre-Neuve, s'excusant, au nom de la délégation, de ne pouvoir accepter le banquet qui était offert par la chambre de commerce.

Le comité du banquet est, en conséquence, relevé de ses fonctions.

Il est décidé de communiquer au gouvernement la résolution suivante:

"Le conseil de la Chambre de Commerce de Montréal signale à l'attention du gouvernement la longue vacance que subit le poste de percepteur des douanes de Montréal.

"Le conseil, d'accord avec le commerce en général, rend avec plaisir pleine justice aux bons et loyaux services du percepteur intérimaire, mais il croit qu'il est nuisible au prestige du principal port du Canada, de laisser les deux charges de percepteur et de sous-percepteur à la même personne et que cette situation est contraire aux intérêts des importateurs.

"En conséquence, il prie avec instance le gouvernement de prendre en considération la nomination d'un percepteur pour Montréal et de faire cette nomination le plus tôt possible."

Le président rapporte qu'il a placé la salle du conseil à la disposition du comité de l'exposition internationale, en attendant que ce comité se soit procuré un local convenable.

Avis est donné que l'on nommera à la prochaine assemblée, les bureaux d'examineurs pour la charge de peseur, mesureur et jaugeur, et pour la charge de capitaine de port.

La résolution suivante est adoptée: "Le Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal désire signaler au gouvernement l'importance d'ouvrir de nouveaux débouchés au commerce en procurant une certaine mesure de libre échange entre les colonies autonomes de l'empire, ce qui aurait aussi pour

effet de relier plus intimement entre elles les colonies si éloignées de la même nation. Et il assure le gouvernement qu'il donnera tout son appui aux efforts qui seront faits dans cette direction."

NOTES INDUSTRIELLES

L'industrie laitière a produit en 1894, dans le comté de Wolfe, \$120,902.73, réparties comme suit, pour les différentes localités: D'Iraëdi, \$1,829.22; St. Adrien, \$1,959.26; Garthby, \$2,285.79; Ham Sud, \$2,036.29; St. Camille, \$9,783.95; Duds-well, \$3,651.26; St. Gabriel, \$3,666.77; Wotton, \$17,280.56; Wolfestown, \$22,802.39; St. Fortunat, \$12,766.62; Weedon, \$11,979.34; Ham Nord, \$28,995.98.

MM. N. K. et M. Connolly qui ont obtenu le contrat pour la continuation du chemin de fer de la Baie des Chaleurs jusqu'à Paspébiac, se préparent à commencer les travaux le plus tôt possible.

Ils ont 20 milles à construire, de Caplan, terminus actuel, jusqu'à Paspébiac, et ils espèrent que tout sera terminé pour le 1er septembre, bien qu'ils aient un pont considérable à construire sur la rivière Bonaventure.

Aussitôt que le chemin atteindra Paspébiac, la compagnie, dit-on, inaugurera son service d'hiver entre ce port et St-Jean Terre-Neuve. Les MM. Connolly prendront probablement le contrat pour cette partie du service.

Le système de la trempe de l'acier à la glycérine, qui donne de bons résultats, doit, d'après les renseignements donnés par divers ouvrages spéciaux, s'appliquer de la manière suivante:

La glycérine employée doit être à la densité de 1,08 à 1,26, densité prise à la température de 150 centigrades; son poids doit être égal à environ six fois le poids des pièces à tremper; pour les trempes dures, on ajoute à la glycérine 1/4 à 4 0/10 de sulfate de manganèse ou de sulfate de potasse; pour les trempes douces, 1 10 0/10 de chlorure de manganèse ou 1 à 4 0/10 de chlorure de potassium. La température du bain de trempe de 15 à 200 degrés selon la nature du résultat à obtenir.

Deux actes passés à la dernière session fédérale sont venus en vigueur le 1er avril: un acte légalisant l'unité métrique de l'électricité et un acte relatif à l'inspection de la lumière électrique. En prévision de la mise en force de ces actes, l'expert en électricité du département a parcouru toutes les stations d'inspection du gaz et des poids et mesures, pour instruire les inspecteurs de leurs nouveaux devoirs, lesquels ils devront remplir sans plus de délai.

Les compagnies qui fournissent l'électricité sont tenues, aux termes de l'acte, de maintenir à une même pression constante, sous peine de \$20 d'amende, le courant d'alimentation et de spécifier quelle est la force de ce courant. Chaque compagnie, avant d'entrer en affaires, devra avoir un certificat du gouvernement.

Dans les 11 pays où l'Etat ne possède et n'exploite aucune voie ferrée, la longueur des lignes en exploitation atteint environ 50 p.c. de la longueur totale des chemins de fer du monde entier, alors que l'Egypte et le Nicaragua, les deux

pays qui possèdent et exploitent leurs chemins de fer, n'en ont en tout que 1,347 milles.

PAYS	Années	Longueur totale.	Milles	Lignes appartenant à l'Etat	Lignes exploitées par l'Etat
Argentine (Rép)	1893	8 053	7,70	7,70	7,70
Australasie.....	"	12 660	83,88	83,88	83,88
Autriche-Hongrie "	"	17 619	39,98	73,35	73,35
Belgique	"	2 810	71,81	71,81	71,81
Bésil	1892	6 375	26,67	26,67	26,67
Canada.....	"	14 588	10,00	10,00	10,00
Cap (colonie du) "	"	2 444	92,14	92,14	92,14
Chili.....	"	1 715	39,94	39,94	39,94
Danemark	"	1 289	76,96	76,96	76,96
France.....	1893	21 610	16,89	16,89	16,89
Allemagne.....	1892	26 971	88,42	88,42	88,42
Guatemala.....	1894	126	23,81	23,81	23,81
Inde anglaise....	1893	8 042	66,67	66,67	66,67
Japon.....	1891	1 221	4,50	4,50	4,50
Norvège.....	1893	971	95,67	95,67	95,67
Portugal	1891	1 334	37,81	37,86	37,86
Russie.....	"	19 640	40,75	40,75	40,75
Suède	1892	5 254	33,69	33,69	33,69
Grèce	1893	568	16,20	—	—
Pays-Bas	1891	1 630	53,56	—	—
Italie	1890	8 106	65,04	—	—
Egypte.....	1892	1 225	100,00	100,00	100,00
Nicaragua.....	1894	122	100,00	100,00	100,00
Colombie	"	240	—	—	—
Grande Bretagne	1893	20 325	—	—	—
Mexique.....	"	6 900	—	—	—
Paraguay	"	156	—	—	—
Pérou.....	"	950	—	—	—
Espagne.....	"	6 708	—	—	—
Suisse.....	1892	2 082	—	—	—
Turquie d'Eur..	"	904	—	—	—
Turquie d'Asie.	"	974	—	—	—
Etats-Unis.....	1862	176 461	—	—	—
Uruguay	"	993	—	—	—

Un grand nombre de procédés, plus ou moins compliqués, ont été décrits pour désaimanter les montres, accident qui se produit assez fréquemment lorsqu'on s'approche des machines dynamo-électriques en marche.

L'acier fortement trempé qui est employé pour constituer la roue de cylindre des montres ordinaires, s'aimante fortement dans le voisinage des machines électriques en marche et cela avec la plus grande facilité. Il en résulte que cette aimantation jointe à l'action directrice de la terre se traduit toujours par un retard dans le fonctionnement de la montre et souvent par un arrêt complet.

Pour que la montre reprenne sa marche normale, il faut, autant que possible, détruire l'aimantation développée dans cette roue de cylindre. A cet effet, il suffit de placer horizontalement, sur une table par exemple, un fort aimant ou un puissant électro-aimant, de se placer à environ 18 pouces en tenant la montre à la main dans une position également horizontale et à la hauteur de l'aimant. Cela fait, on approche lentement la montre, en la maintenant toujours horizontale et en la faisant tourner lentement et, autant que possible, régulièrement entre les doigts. Dès qu'on arrive à proximité des pôles de l'aimant, on continue la même manœuvre, mais en s'éloignant progressivement jusqu'à ce qu'on revienne au point de départ, en ayant soin de continuer toujours le mouvement régulier de rotation.

Dans ces conditions, on arrive à désaimanter presque complètement la roue du cylindre et la montre fonctionne de nouveau régulièrement.

Ce procédé, que nous avons eu souvent l'occasion d'appliquer, a l'avantage d'être très simple et, en même temps, très efficace.