

COMMENT ANNONCER

La diversion dans l'annonce est aussi nécessaire pour son succès qu'elle l'est dans le commerce journalier. Figurez-vous que vous cherchiez à faire une vente et que vous ne parliez de rien autre chose que d'affaires. Vos meilleurs clients et ceux à qui vous faites les plus fortes factures sont ceux avec qui vous causez des événements politiques, des bébés, du feu chez le voisin. Celui avec qui vous conversez sur maints sujets en dehors du commerce est celui qui achète largement. Alors, mettez donc un peu de diversion dans votre annonce ; faites en sorte qu'elle contienne quelque chose de plus intéressant que le fait que votre article est le meilleur du monde et qu'il se vend à "tant de dollars". Quelque renseignement sur la fabrication, la raison de son nom, un fait en rapport avec l'histoire de votre maison, intéressera l'acheteur de votre article et fera impression sur celui qui n'en use pas.

L'EMPLOI DU NICKEL

D'après une correspondance adressée des Etats-Unis au journal "Commerce", de Londres, la faveur dont jouit le nickel auprès des ingénieurs américains permet d'escompter pour ce métal des débouchés de plus en plus importants.

La Nouvelle-Calédonie est actuellement le plus important fournisseur de nickel du monde; le minerai qu'on y trouve et qui est connu sous le nom de garniérite, est en effet le plus riche de tous ceux qui servent aux usages industriels. Il renferme de 7 à 10 pour cent de métal pur, sans aucune trace de soufre ou d'arsenic. La découverte des mines ne remonte qu'à 28 ans, mais l'exploitation a pris, dans ce laps de temps, une très grande extension.

Depuis la découverte de la garniérite, les prix du métal ont sensiblement baissé, malgré l'augmentation des débouchés, et ce fait semble à l'écrivain américain peu favorable à la constitution d'un trust.

Une foule de petits objets que l'on se contentait, autrefois, de vendre nickelés, sont aujourd'hui fabriqués avec le métal même. S'il ne survient aucune hausse dans les prix, il sera aussi avantageux, dans beaucoup d'industries, d'employer le métal lui-même, que de se servir d'alliages et de les recouvrir d'une simple couche de nickel.

Dans les constructions navales, le nickel est de plus en plus en faveur, et il est probable que les bâtiments de guerre japonais ne resteront pas seuls à posséder des arbres de couche et diverses parties de leurs machines en acier-nickel.

L'opinion générale des ingénieurs au courant des applications de ce métal, est qu'en l'employant à la construction des chaudières centrifuges, il serait possible

d'atteindre une diminution de poids de près de 25 pour cent.

Les ingénieurs des chemins de fer étudient également l'emploi du nickel comme alliage, notamment pour la fabrication de certaines pièces de locomotives.

Les usines Krupp font entrer aujourd'hui 7 à 8 pour cent de nickel dans la composition de l'acier destiné aux essieux de tramways et aux essieux creux pour locomotives.

L'acier qui sert à la fabrication des boîtes à feu contient souvent aussi du nickel; enfin quelques ingénieurs américains considèrent l'acier au nickel comme le métal idéal pour les entretoises de chaudières de locomotives.

SYMBOLIQUE DES COULEURS

De tous les temps les peuples ont attaché une signification particulière à chaque couleur, suivant sa nuance et l'usage auquel on l'a appliquée.

Dans l'antiquité, le vert, le rouge, le bleu, le blanc représentaient symboliquement la terre, le feu, l'air, l'eau ou encore les quatre saisons.

Le jaune servait d'emblème aux races dégradées et asservies; c'est avec cette couleur que l'on peignait les chambres des esclaves. Les statues recevaient aussi des couleurs allégoriques; selon certains auteurs, les anciens affectaient le rouge au vêtement de Jupiter, le vert à celui de Neptune.

Les couleurs emblématiques jouent encore un rôle important dans les édifices religieux des chrétiens; les absides des églises sont peintes d'or et d'azur.

La Vierge porte un manteau bleu couleur de l'air; Jésus-Christ est vêtu de rouge, symbole du soleil levant.

NAVIGATION AU PÉTROLE

Les journaux maritimes de New-York rendent compte d'une expérience qui n'est pas sans intérêt puisqu'elle tendrait à démontrer les avantages du pétrole brut comme combustible, pour les bateaux à vapeur, dont le "Moniteur Maritime" a déjà souvent parlé.

Le "Murex" de la Compagnie Shell, avait, depuis dix ans qu'il est construit, fait usage de charbon pour le chauffage de ses chaudières. L'an dernier, on transforma son appareil de chauffe pour l'adapter au pétrole. Il vient d'accomplir un voyage dont voici les données: il est parti de Singapore le 18 décembre, a touché au Cap de Bonne-Espérance le 11 janvier, et, après quatre jours de repos, repartait pour la Tamise où il arrivait en trente jours.

La consommation de l'huile, supérieure à ce qu'elle aurait pu être en une autre saison, la mer ayant été très forte, a va-

rié entre 17 et 18 tonnes et demi par jour. Avec du Cardiff, il aurait fallu 25 tonnes; avec du charbon japonais, il aurait fallu 32 tonnes par jour. En tenant compte du bas prix du pétrole brut, l'économie est considérable, quant à la dépense de combustible; mais l'économie n'est pas moins grande au point de vue des cales et de la main-d'oeuvre. L'huile est logée en avant dans le double fond du navire, là où on ne pourrait placer ni charbon ni marchandise. Tout le centre du navire, que des cloisons de cuivre protègent à l'avant et à l'arrière, reste libre pour le fret en vrac ou autrement arrimé. Comme l'huile circule dans des conduites et est pompée, il a suffi de trois soutiers pour la manoeuvre, alors qu'il en fallait vingt-quatre pour transporter le charbon des soutes aux grilles.

Ce nouveau mode de chauffage qui a fait son apparition à bord de quelques vapeurs américains et même sur quelques voies ferrées en Angleterre, mérite d'être étudié, aujourd'hui que des couches pétrolifères d'une abondance extrême, inépuisable assure-t-on, ont été découvertes au Texas. Les prix de l'huile sont, à l'heure actuelle, inférieurs, dans le sud, aux prix de la houille. Un emploi se trouverait donc tout indiqué pour un combustible qu'on laisse, en ce moment, se perdre sans profit.

NOUVELLE ANCRE POUR NAVIRES

Un ingénieur américain, M. Langston, vient de trouver, comme nous l'apprend le "Scientific American", une nouvelle ancre pour navires, pouvant rendre de grands services dans les cas où le fond est vaseux ou sablonneux. On sait que sur un fond de cette nature les ancres ordinaires s'enfoncent mal et ne fixent pas solidement le navire.

L'ancre de M. Langston se compose d'une lourde plaque en fonte qui, comme toujours, s'attache à une chaîne, mais, en outre, présente à son centre, un trou destiné à recevoir un tube creux qu'on descend en même temps que la chaîne. Lorsque la plaque et le tube arrivent au fond, l'air qui se trouve dans le tube provoque une sorte de remous qui soulève, creuse le sable ou la vase, et c'est de cette façon que la lourde plaque s'enfonce de plus en plus dans le fond. Quand on a jugé que la plaque est descendue à une profondeur suffisante, on retire le tube, et la vase ou le sable se déposent sur la plaque qu'ils maintiennent solidement. Pour lever l'ancre, il suffit de faire glisser le tube le long de la chaîne d'amarrage; le même remous se produit et la plaque se trouvant dégagée, il n'y a qu'à la retirer.

Les expériences faites avec cette ancre au port de New-York ont donné des résultats très satisfaisants.