sidérables que donnera l'immense construction aux échanges entre les deux rives du Forth.

Quelles que soient les conditions exceptionnelles que présente le pont du Forth, les ingénieurs s'approprient à faire encore plus, en même temps qu'ils prennent l'habitude de considérer comme des travaux tout ordinaires ceux qu'on entreprenait que timidement il y a quelques années seulement. C'est ainsi que le Niagara va se voir avant peu traversé par une seule arche métallique ; celle-ci aura 256 mètres d'ouverture, c'est-à-dire qu'elle laissera bien loin derrière elle les autres ponts en arc que nous avons cités, et qui deviendront dès lors des constructions de dimensions modestes. Tout le pont devra être établi sans échafaudages, en porte-à-faux. Il est vrai qu'il ne donnera point passage à une voie ferrée ; mais avec la résistance que présentent les matériaux modernes, il serait parfaitement possible de faire un pareil ouvrage pour chemin de fer.

Enfin, nous signalerons un dernier projet, qui toutefois n'est pas encore entré dans la période d'exécution, comme celui du Niagara : c'est le pont qu'on veut lancer sur l'Hudson pour relier New-Jersey à New-York. La navigation étant intense sur l'Hudson, il ne pourrait être question de construire des piles dans le milieu du fleuve ; la travée médiane aurait donc plus de deux fois la longueur du fameux pont de Brooklyn, et les piles s'en élèveraient au-dessus de l'eau deux fois plus haut que celles de ce pont, afin de laisser le passage entièrement libre pour les voiliers. Cet ouvrage serait du type suspendu, mais avec certaines particularités lui donnant toute solidité et où l'on mettrait à contribution les innombrables ressources de la métallurgie moderne. La travée centrale de ce pont immense aurait presque 1 kilomètre de long, exactement 991 mètres et les piles supportant les câbles de suspension s'élèveraient à 179 mètres au-dessus de l'eau.

Ce pont monstre qui doit franchir l'Hudson ne va sans doute pas être construit immédiatement, mais le projet en est bien déterminé et il se fera certainement dans les conditions où il est prévu pour livrer passage à six voies ferrées parallèles.

Les résultats merveilleux auxquels on est arrivé déjà ne justifient-ils pas toutes les audaces pour l'avenir ? En se souvenant des progrès admirables si rapidement faits par l'art des constructions, on peut

accueillir avec confiance les idées hardies que l'on met aujourd'hui en avant, la voie ferrée ne connaissant plus guère d'obstacles qui puissent l'arrêter, quand sa construction répond à un besoin économique et commercial.

DANIEL BELLET

LA PÊCHE ET LA PRÉPARATION DU HARENG EN FRANCE.

I

La nature est impénétrable en ses desseins autant que mystérieuse dans certaines de ses manifestations. Voici un poisson, le hareng, modeste entre tous, constituant un régal incontestablement maigre et qui aussi bien par son abondance, que par l'énorme quantité de monde occupé à sa pêche, à sa préparation, à son commerce, et par ses mœurs défiant notre perspicacité, devient un sujet d'étude extrêmement attrayant.

Eh ! que'est ce qu'un hareng ? dira-t-on volontiers avec une moue méprisante. Qu'est ce qu'un hareng ? Rien, si l'on veut ; peu de chose à coup sûr. Mais la manne aussi se composait d'une infinité de parcelles, insignifiantes séparément, ce qui n'empêcha pas les Israélites de l'accueillir avec des transports de joie. Nos braves matelots réservent au hareng, manne de la mer, une réception tout aussi enthousiaste : c'est grâce à la multitude de sujets qu'on ramassera, durant la saison, à plein filets, la vie assurée pour l'année entière. Le hareng vient-il à manquer que la détresse bientôt se fait sentir dans les ports qui arment d'habitude pour cette pêche, et l'on se demande en vain par quoi le remplacer.

Toutes sortes d'embarcations sont employées pour la pêche du hareng. Cependant la grande pêche entreprise pour le compte des puissants armateurs de Boulogne nécessite des bateaux d'un tonnage assez fort. Ils doivent en effet bien tenir la mer et rester longtemps au large, et d'autre part il faut qu'ils emmagasinent le produit de leur pêche qu'ils ne pourraient ramener immédiatement au port quand ils sont loin dans le Nord où commence la saison.

On arme à partir du mois de juin, à destination des côtes de Hollande, le poisson pris alors sert exclusivement à la vente en conserve. Plus tard, quand à l'automne et en hiver on opérera sur les bancs de la Manche, nous pourrons voir sur les marchés du hareng frais, et nous

procurer du hareng bouffi, hareng à peine salé, peu fumé, presque blanc, qui ne se conserve pas plus de deux à trois semaines.

Les raisons qui font que les pêcheurs se portent sur un point plutôt que sur un autre ne sont pas connues. Le poisson signalé quelque part, des flottilles nombreuses se portent à sa rencontre. Mais on ne sait pourquoi il est là et non ailleurs. Pour certains auteurs l'Océan Boréal serait la vraie patrie du hareng qui habiterait les côtes du Groenland, de l'Islande, de la Laponie, des îles Féroé, les golfes de Norvège, de Suède, du Danemark. Le hareng émigrerait en masses innombrables, par véritables bancs, des mers du Nord, de la Baltique, vers la Manche, et s'arrêterait à la limite de l'Océan.

Il est avéré qu'on ne rencontre plus le hareng qu'à titre exceptionnel au dessous de la Loire.

De ce que réellement il existe une sorte de suite chronologique dans les dates de pêche, depuis le Nord jusqu'à la Manche, s'ensuit-il que le hareng soit un poisson migrateur ? Ne trouverait-on pas autre part la cause ou les causes de ses déplacements apparents ?

Ce qu'il y a de certain, c'est qu'on pêche du hareng en tout temps, dans les endroits où il est à profusion par moments, et des pêcheurs ne craignent pas de dire que s'ils pouvaient gagner tous les fonds avec leurs engins, la pêche ne s'arrêterait jamais. Maintenant encore, les pêcheurs sont obligés de ne pas dépasser une petite profondeur, leurs engins leur interdisant d'opérer plus bas, et ils s'en tiennent surtout à la surface.

Quand les bancs sont signalés, quand par une nuit calme, la mer s'illumine tout à coup et paraît phosphorescente, les matelots cinglent vers les scintillements mobiles, car le succès les y attend. Le hareng présente cette particularité de rendre parfois la surface de la mer lumineuse pendant la nuit ; le jour ce sont les bandes de mouettes qui donnent l'alarme aux pêcheurs.

Aussitôt sur le lieu de pêche, les hommes mettent en panne, le bateau est dématé, et l'on pose rapidement les filets. Ces filets sont des manets sans plombé, supportés à la surface par des lièges ou mieux de petits tonneaux vides ; ils forment une tessure longue de 100 ou 200 brasses — la brasse en de 1m. 62 — sur 2 brasses de hauteur. Les mailles sont calculées de telle sorte que le poisson, arrivant à toute vitesse