

malgré la confiance qu'il inspire, beaucoup de peine à le satisfaire. Le malheureux ayant perdu, au jeu et sur parole la plus grande partie de la somme demandée, dans le courant de la nuit précédente, se voit déjà rayé de la liste des membres de son cercle, et partant déshonoré. Il fait donc grise mine, et c'est ce qu'attendait notre homme.

Ecoutez, lui dit-il, je vais vous prouver mon désir de vous obliger : je vous donnerai les six mille francs et vous me souscrirez un billet de neuf mille francs payable dans un mois. Mais, volontiers, répond l'étourdi qui n'y regardait pas de si près, et qui se croyait sauvé. Il signe le papier timbré qu'on lui présente, en faisant précéder sa signature des mots : bon pour neuf mille francs, en toutes lettres, puis, souriant, il tend les mains pour recevoir les fonds, quand il est arrêté d'un gest : C'est bien six mille francs que je dois vous donner, observe le Lulleur, mais, ainsi que vous en êtes prévenu, l'argent étant très rare, je suis forcé de vous remettre deux tiers en espèces, et l'autre tiers en marchandises.

Mais que vais-je faire de celles-ci, objecte le jeune homme ?

Rien de plus simple : M. A. . . . . , qui tient ces articles, va s'en charger immédiatement, et moyennant un modeste escompte, il vous en délivrera le montant. Tenez, voici une lettre pour entrer promptement en communication avec lui.

Et le pauvre exploité se rend à l'adresse indiquée par la lettre.

Le compère le reçoit froidement, assure être encombré déjà et se montre peu disposé à traiter. Puis se ravisant : Allons voir les marchandises ; selon leur nature, je me déciderai peut-être. Tous deux gagnent l'entrepôt de la rue St-Lazare et se trouvent devant..... un lot immense de cercueils préparés pour les hôpitaux de la ville et formés de quatre planches brutes de sapin grossièrement assemblées !

On devine le reste.

Une condamnation à six mois de prison et à dix mille francs d'amende fût pour le trop audacieux usurier l'épilogue de cette très véridique histoire.

J. G.

## VITESSES SUR MER

De tous les progrès réalisés ces dernières années dans les marines, il faut placer au premier rang la vitesse, qui préoccupe à bon droit aujourd'hui toutes les armées.

D'une importance considérable pour les navires de

commerce, la vitesse est une qualité encore plus précieuse pour les bâtiments de guerre.

Une flotte plus faible, mais rapide, pourrait impunément bombarder les ports d'un pays possédant une flotte plus nombreuse et mieux armée, mais plus lente, parce que la première se refuserait toujours à engager la lutte.

Le progrès de la vitesse est frappant, notamment en France, dans la classe des torpilleurs.

Il n'y a pas longtemps encore on était très satisfait quand la vitesse d'un de ces petits navires atteignait 20 nœuds.—Rappelons une fois pour toutes que le nœud ou mille marin équivaut à 1,852 mètres.

En 1891,—tels sont du moins les chiffres officiels que nous avons recueillis,—les torpilleurs de haute mer *Eclair* et *Kabyle*, des Forges et Chantiers de la Méditerranée, réalisaient les vitesses de 21 n. 5 et de 21 n. 6 ; en 1892, M. Normand, l'ingénieur distingué du Havre, obtenait plus de 25 nœuds avec le *Dragon* ; puis 25 n. 8 avec le *Lancier*, en 1893, et enfin 27 n. 3 avec le *Chevalier*.

D'autre part, on a mis en chantier en Angleterre cette année 20 contre-torpilleurs de 220 tonnes, type *Hornet*, qui a pu obtenir dans ses récents essais la vitesse moyenne de 28 n. 02.

Le *Hornet* est actuellement le bâtiment le plus rapide qui soit à flot, mais il ne conservera probablement pas longtemps cette supériorité, car M. Normand est en train de construire le *Forban*, torpilleur de haute mer dont la vitesse prévue est de 30 nœuds à l'heure, qui correspond sur terre à celle de 55 kilomètres et demi ; la vitesse d'un train express.

Cette vitesse est la plus forte qu'on ait encore cherchée à réaliser dans aucun pays.

On voit combien la progression a été rapide, surprenante, pour cette catégorie de navires. Dix nœuds ont été gagnés en quatre ans à peine.

C'est à l'introduction des métaux nouveaux dans la construction de ces petits navires, jointe à la puissance de l'appareil moteur pour un même poids, que l'on doit d'avoir obtenu de pareils résultats.

Ainsi l'emploi de l'acier mi-dur,—à la fois plus léger et plus résistant que l'acier doux employé en dernier lieu à la construction des coques,—avec lequel la plus grande partie des tôles et cornières du *Forban* ont été fabriquées, a permis de pousser très loin la réduction du poids de la coque en diminuant son épaisseur.

Pour les diverses autres pièces, dont le rôle est secondaire, M. Normand s'est servi d'un alliage léger d'aluminium dont la densité est seulement de 2,92, tandis que celle de l'acier est de 7,8.

Quant aux appareils moteurs, on est arrivé à con-