

—Le gérant de la banque British North America, à Dawson, dit que le rendement des mines du Yukon, cette année, sera de près de 7 millions. Ce rendement eût été plus considérable, ajoute-t-il, sans la famine qui a régné à Dawson est de 30,000. Quatre cent mille piastres de droit-régalien ont été perçus jusqu'à présent.

* * *

MM. R. G. Kimpton, d'Abequaquis Spring, H. W. Prendergast, de Montréal, C. W. Kimpton, de Philadelphie, Jules Allard, avocat, de St. François du Lac et J. W. Withell, de Montréal demandent l'incorporation sous le nom de "The Abenakis Spring Hotel Company, Limitée," son objet étant d'acheter, louer, construire et exploiter un ou plusieurs hôtels, d'acheter des terrains dans le but de construire des hôtels les exploiter ou les faire exploiter. Siège de la compagnie: Montréal. Capital \$50,000 en 5,000 parts à \$10 chacune.

L'APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES DE GUERRE

La guerre hispano-américaine appelle, de nouveau, l'attention sur l'approvisionnement, en combustible, des navires de guerre. De l'importance de cet approvisionnement peut dépendre le sort de toute une flotte, surtout quand la nation intéressée manque de stations où ses navires soient assurés de trouver en quantité suffisante le charbon qui leur est indispensable. C'est le cas de l'Espagne aux prises avec les Etats-Unis.

La plus ou moins grande consommation de combustible dépend d'ailleurs de considérations multiples, et l'on comprendra qu'il soit difficile de donner des chiffres rigoureusement exacts. De même que l'estomac des individus, les machines sont soumises à des influences diverses, et leur consommation varie suivant leur nature, c'est-à-dire leur conformation, le degré de vitesse exigé, conséquemment leur dépense, la qualité du combustible, l'état de la mer, le tonnage, etc.

On ne peut donc, dans une question complexe, qu'établir des moyennes d'après les résultats fournis par quelques types de vaisseaux au cours de leurs évolutions.

La distance qui sépare les Canaries de Porto-Rico est d'environ 3,000 milles. Or, le *Carlos V*, le *Cristobal Colon* et le croiseur protégé *Alfonso XIII*, jaugeant 5,000 tonnes et allant 20 nœuds, peuvent

franchir 12,000 milles à la vitesse de 10 nœuds, dite économique, la vitesse moyenne étant de 16 ou 17 nœuds pour les grands croiseurs. Leur rayon d'action diminué nécessairement quand cette vitesse est dépassée.

Le *Columbia* et le *Minneapolis*, croiseurs corsaires américains à grande vitesse, jaugeant 7,400 tonnes et ayant fourni de 22 à 23 nœuds en essais, ont un approvisionnement normal de 750 tonnes de charbon, pour le premier, et 1,200 tonnes pour le second. Leur rayon d'action est estimé à 16,250 milles marins, à raison de 10 nœuds.

Le *New-York*, croiseur cuirassé appartenant à la même nationalité que les précédents, porte également 750 tonnes de combustible et peut en contenir 1,300. Son rayon d'action atteint 13,000 milles à la vitesse de 10 nœuds. La vitesse acquise aux essais avait été de 21 n. 5. Ajoutons qu'un bateau torpille, naviguant sous le même pavillon, porte 500 livres de poudre explosive.

Il n'est pas sans intérêt de faire observer, à propos de la guerre actuelle, que les navires américains font usage de charbons anglais, dont la qualité est supérieure à celle des charbons espagnols.

La vitesse moyenne des cuirassés ne dépasse pas une douzaine de nœuds, leur vitesse maxima atteint 16 à 18 nœuds. Un cuirassé consommant habituellement quarante tonnes de charbon, ce qui correspond à une dépense quotidienne de 1,400 francs; mais, à une grande vitesse, le monstre en absorbe le double ou le triple.

Le *Jeanne d'Arc*, l'un des plus récents croiseurs cuirassés (inachevé), dont la vitesse maxima s'élève à 23 nœuds, a un chargement normal de 1,400 tonnes de houille. Sa distance franchissable, à raison de 10 nœuds, est de 9,000 milles; mais ses soutes sont disposées de manière à contenir 2,100 tonnes, et, dans ce dernier cas, il en franchirait aisément 13,500. A toute vapeur, c'est-à-dire à la vitesse de 23 nœuds, ses 1,400 tonnes de charbon lui permettraient de fournir 1,250 milles et, conséquemment, de tenir la mer pendant 55 heures; avec un approvisionnement de 2,100 tonnes, il résisterait pendant 83 heures.

Le cuirassé *Charlemagne*, dont les essais officiels ont eu lieu ces jours-ci, a consommé 624 grammes de charbon par cheval-heure, lors du premier essai, et 666 grammes dans le second. Ces chiffres sont donnés comme très économiques,

par suite de l'emploi de chaudières d'un nouveau modèle.

L'*Inflexible*, cuirassé anglais, peut porter une charge de houille suffisante pour faire parcourir au navire 3,400 milles avec une vitesse de 10 nœuds. Le *Kaiser*, battant pavillon allemand et pouvant, comme le précédent, filer 14 nœuds, porte 710 tonnes de houille, répondant au parcours d'une distance de 3,400 milles à la vitesse de 10 nœuds. Le *Dandolo* et le *Duilio*, navires italiens, ont un approvisionnement de combustible correspondant à une excursion de 4,000 milles. Le *Teghetoff*, vaisseau autrichien, porte 670 tonnes de charbon, quantité nécessaire pour une navigation de 3,000 milles.

Les torpilleurs, dont le rôle semble devoir être décisif dans les guerres maritimes, donnent, au cours de leurs essais, des vitesses qui varient entre 22 et 30 nœuds. Les torpilleurs de haute mer emportent de 20 à 40 tonnes de charbon, pour une campagne moyenne de 18 heures; les torpilleurs de première classe contiennent de 12 à 15 tonnes. Il va de soi que, moins les torpilleurs sont chargés, plus ils sont rapides. Ils utilisent un charbon spécial, comprimé sous forme de briquettes, et qui, pour la France, provient d'Anzin.

Ces quelques notes suffiront peut-être pour expliquer l'intérêt que présente, pour les nations possédant une marine de guerre, la possession de nombreux postes où puissent se ravitailler leurs flottes. La marine à voiles ne connaissait point cette nécessité, ce qui faisait dire à l'un de nos confrères qu'elle était plus avancée que nous, et que Christophe Colomb n'aurait pu se lancer à la découverte de l'Amérique s'il avait dû se préoccuper d'un approvisionnement de charbon; mais elle était soumise à d'autres vicissitudes, et la perfection n'est pas de ce monde.

Il se pourrait d'ailleurs, qu'on utilisât un jour le pétrole pour la marche des navires de guerre, et l'on réaliserait ainsi des vitesses considérables, à moins de frais et avec un moindre volume. La Russie s'est déjà engagée dans cette voie, qui est peut-être celle de l'avenir. — (*Science Illustrée*).

UN LEGER EFFORT

Il en coûte peu pour avoir toujours chez soi du BAUME RHUMAL qui guérit les affections de la gorge.