

## PROGRES ECONOMIQUES

(Suite et fin)

La Russie possédera dans deux ans 54,672 kilomètres de chemin de fer sans compter les lignes projetées. Le rôle que joue cet outillage dans la transformation d'un pays peut être apprécié par l'importance rapide qu'a prise le port de Novorossik, en 1885 village de 2000 habitants, devenu ville florissante comptant déjà 35,000 habitants : ses exportations ont atteint pour les seules céréales 37 millions de pouds en 1895, et en 1897 les importations de produits divers se sont élevés à 68,336 tonnes.

Il est peu fait mention, dans les revues annuelles des pays scandinaves, qui cependant ne font nullement ombre au tableau de l'activité universelle ; le progrès, il est vrai, est lent en Suède et plus lent encore en Norvège, mais il est indéniable.

Le Danemark, jouissant il est vrai d'une situation, plus privilégiée, voit son commerce augmenter plus rapidement.

De 850 millions de francs en 1894, il a monté en 1898 à fr. 1 milliard 9,000,000 pour une population de 2,300,000 habitants. Les exportations ont été en 1897 de 448,000,000 francs et les importations de 561,100,000 fr. Le Danemark est un pays essentiellement agricole, bien que l'industrie commence à s'y développer.

L'Angleterre absorbe à elle seule plus de la moitié de l'exportation danoise et fournit le quart de l'importation, celui-ci cependant dépassé sensiblement par l'Allemagne.

En résumé, comme on le voit, l'année 1899 comptera parmi les plus prospères pour les grands pays industriels de l'Europe.

Le rapporteur termine son travail par les considérations suivantes tendant à l'organisation d'une marine marchande en Belgique, à l'agrandissement du port d'Anvers :

L'extension des débouchés préoccupe à juste titre tous ceux qui de loin ou de près s'intéressent à la prospérité de la Belgique ; à ce propos il en est un d'une étendue éventuellement très grande pour lequel nous n'avons besoin que d'activité et d'initiative et pour la création duquel le commerce d'Anvers a produit d'importants matériaux : la marine marchande belge. Dans des mémoires constituant un exposé historique et pratique déjà très complet mais qui aura nécessairement des compléments, nous avons établi comment la fermeture de l'Es-

caut avait étouffé dans son germe notre jeune industrie de la construction des navires, qui se développait en 1815 et comment, après avoir depuis 1831 consolidé nos relations extérieures, le moment est venu de songer à desservir nous-mêmes une grande partie de ces relations par des navires belges.

L'étude très résolue de cette importante question est venue démontrer que loin de n'être soulevée que tardivement, elle est actuellement agitée à bon escient, à son heure véritable. Nous avons éprouvé la vive satisfaction de voir, avec la reconstitution des brillantes destinées de la Belgique commerciale et industrielle au 19<sup>e</sup> siècle, renaître les prédispositions pour le domaine maritime, dans un esprit similaire à celui qui s'était normalement manifesté au 16<sup>e</sup> siècle. D'actives et énergiques initiatives privées ont donné récemment à ce sujet si intéressant le coup d'éperon, à la faveur duquel, en repoussant toute idée de favoritisme ou de protection de la part des pouvoirs publics, on peut affirmer que l'industrie de la construction maritime et des armements occupera dignement sa place avant peu, dans l'extension de la rade et des établissements maritimes d'Anvers.

On peut d'autant mieux se confier entièrement aux suggestions et aux efforts des particuliers que, comme tout le monde l'a compris et touché du doigt dans ces derniers temps, les pouvoirs ont à se rattraper d'un arriéré considérable dans la mission qui leur est impartie dans l'accomplissement de l'activité nationale.

L'insuffisance notoire du port d'Anvers, officiellement reconnue ; celle non moins tangible du railway national et des voies de navigation intérieure, difficilement mais dans une certaine mesure suppléée par l'effort de toutes les forces vitales, de toutes les bonnes volontés, coopérant avec énergie à faire face à la bonne situation de prospérité actuelle ; le danger imminent que nous courons de perdre une clientèle qui ne trouve plus de place pour ses navires, ni de quais pour ses manutentions ; mille autres considérations que suggère l'âpre et rude concurrence qui depuis une dizaine d'années se livre entre les grands ports du nord de l'Europe continentale, imposent à la Belgique de prendre catégoriquement les mesures que réclame l'accomplissement de ses destinées de grande puissance commerciale et industrielle.

Sans vouloir que tout se fasse à la

fois et en un seul jour, mais aussi sans abandonner le puissant levier de la navigation intérieure, dont il entend poursuivre avec ténacité le perfectionnement prochain et entier, le commerce d'Anvers a fait aux pouvoirs publics un appel vigoureux et convaincu qui, nous en avons la ferme confiance, sera suivi d'actes virils et de l'envergure que les circonstances imposent.

Nous avons la promesse de la complète réfection du réseau ferré national et du réseau local dans la métropole ; nous avons celle de l'agrandissement général du port, qui implique celui de toute la cité par la démolition de l'enceinte fortifiée ; que ces promesses se réalisent dans toute leur ampleur sans aucun délai, et nous serons heureux de féliciter nos pouvoirs publics de marcher, avec nous, la main dans la main, pour faire d'Anvers le premier port du monde.

## LES PRODUITS INDUSTRIELS DERIVES DES BOIS

L'industrie retire aujourd'hui de la distillation des diverses essences de bois des sous-produits analogues à ceux qu'on obtient par la distillation de la houille. On a pu en voir de nombreux échantillons à l'Exposition de 1900 et suivre les opérations qui constituent cette récente industrie.

L'opération première consiste à remplir de bois des cornues, puis à commencer le chauffage. On élimine d'abord la vapeur d'eau provenant de l'humidité de la matière, puis on obtient sous forme de liquide, l'acide pyroligneux. Cet acide est recueilli sous forme d'un liquide brun au début, et qui s'éclaircit à la suite de l'opération. Ces deux sortes de liquides sont reçus dans des récipients différents et soumis au traitement que nous allons indiquer.

Un alambic est rempli jusqu'aux deux tiers de pyroligneux ; on ajoute alors une quantité de chaux calculée d'après le volume et le titre de l'acide et on actionne un agitateur. Lorsque le liquide est bien saturé, on met en feu et on distille. On recueille le premier liquide dans une cuve dite à flegmes de tête, puis, quand il arrive laiteux, on le reçoit dans une autre cuve dite à flegmes de queue. La distillation est arrêtée quand, après analyse du jet de liquide, on constate qu'il ne contient plus d'alcool.

On entend par flegmes tout liquide alcoolique non encore rectifié, qu'il