couverture en gravois ; coût probable, \$1,200. Propriétaire, Naten Waxman [1228].

Rue Chambord, près de l'avenue Mont-Royal, une maison formant 2 logements, 24 x 35, à 2 étages, en brique pressée; coût probable, \$2,000. Propriétaire, Jos. Lefrançois [1229].

Rue St-Hubert, No 1848, ajouter un étage à une maison; coût probable, \$1,000. Propriétaire, F. X. Mailhot [1230].

Rue St-Dominique, Nos 480 à 484, une bâtisse formant un bureau et un entrepôt, 40 x 36, à 3 étages, en pierre et brique, couverture en papier et ciment; coût probable, \$1,000. Propriétaires, Amiot, Lecours & Larivière [1231].

Rue Berthelet, No 26, une boutique de forge, 40 x 55, à un étage, en brique; coût probable, \$2,500. Propriétaire, C. A. Lamothe [1232].

Place d'Armes, No 9, addition et modifications à une maison; coût probable, \$45,000. Propriétaire, La Banque Provinciale; architectes, Huot & Payette; entrepreneurs, O. Martineau & Fils [1233].

Rue St-Antoine, près de la rue Glen, une maison formant 3 logements, 29 x 39, à 3 étages, en bois et brique; coût probable, \$3,000. Propriétaire, D. Lanthier [1234].

Rue St-Antoine, près de la rue Glen, une maison formant 3 logements, 28 x 39, à 3 étages, en bois et brique; coût probable, \$3,000. Propriétaire, Alph. Pominville [1235].

Rue Dufferin, quartier St-Denis, une maison formant un logement, 25 x 35, à un étage, en brique; coût probable, \$350. Propriétaire, Jos. Glass; entrepreneur, Chs. Payne [1236].

Ave Christophe Colomb, Nos 69 à 79, 2 maisons formant 6 logements; 50 x 40, à 3 étages, en pierre et bois; coût probable, \$5,000. Propriétaire, L. Clément [1237 et 1238].

Rue Chaussé, près de la rue Amity, un hangar formant un logement temporaire, 22 x 22, à un étage, en bois et béton, couverture en gravois; coût probable, \$100. Propriétaire, L. R. Richard [1239].

Rue St-Paul, No 614, un entrepôt, 31 x 160, à 4 étages, en brique, couverture en ciment et gravois; coût probable, \$12,000. Propriétaires, T. S. Vipond & Co.; entrepreneurs, Geo. Nicholson; architectes, Macvicar & Hériot [1240].

Rue Dorion, près de la rue De Montigny, une maison formant 3 logements, 30 x 30, à 3 étages, en bois et brique, couverture en gravois; coût probable, \$3,000. Propriétaires, A. Bélair & Cie [1241].

Rue Huntley, près de la rue Fleurimont, une maison formant un logement, 25 x 35, à un étage, en bois et brique, couverture en gravois; coût probable, \$1,500. Propriétaire, Fred. Taylor [1242].

Rue Wolfe, arrière No 53, un hangar, 51 x 14, à un étage, en bois et brique, couverture en gravois; coût probable, \$900. Propriétaires, Harrison & Co. [1243].

Rue St-Martin, Nos 444 et 446, 2 maisons formant 6 logements, 43 x 35, à 3 étages, en bois et brique, couverture en gravois; coût probable, \$5,000. Propriétaire, la succession C. S. Rodier; architecte, C. Dufort [1244 et 1245].

Il y a plus de chances de perdre de l'argent par une mauvaise publicité ou une publicité mal combinée qu'à aucune époque antérieure: c'est là un fait non moins positif.

CHEMIN DE FER ELECTRIQUE MONORAIL A GRANDE VITESSE A NEW-YORK

On étudie en ce moment à New-York un projet de chemin de fer électrique monorail reliant la station terminus de Flatbush à Brooklyn avec Coney Island. Le système choisi est celui dû à l'ingénieur M. Behr qui, en Angleterre, a été adopté pour la ligne Manchester-Liverpool. Le monorail électrique Behr comprend, comme son nom l'indique, un seul rail surélevé sur lequel reposent et roulent les voitures; de chaque côté deux rails de guidage empêchent tout balancement intempestif et forment, en coupe, avec le rail principal un triangle isocèle. En réalité le système monorail en comprend cinq; mais il faut remarquer que le rail du sommet supporte à lui seul tout le poids de la voiture et c'est sur lui que s'exerce aussi l'effort de traction; aussi doit-il être de résistance appropriée; il pèse entre 97 et 110 livres par 3 pieds 3 pouces, tandis que les quatre autres rails n'étant là que pour assurer l'équilibre et maintenir la voie en un tout rigide et solide, présentent une bien moindre résistance et sont très légers. Des traverses enfin forment la base du triangle et sont renforcées aux courbes par des plaques d'acier qui empêchent ainsi toute déformation de l'ensemble. En outre la ligne des chemins de fer de Coney Island étant aérienne, la partie horizontale de la voie débordera de part et d'autre suffisamment pour permettre aux piétons de circuler en cas de besoin à côté du monorail et d'y placer également des supports pour l'éclairage électrique.

Les voitures doivent contenir, suivant les types adoptés, 40, 80 et 120 voyageurs. La vitesse devant être extrêmement élevée, les trains ne comporteront qu'une seule voiture afin d'éviter les barres d'attelages et les dangers de rupture inopinée. Suivant leur longueur, ces trois types de voitures seront supportés par des châssis à deux, quatre ou six trucks: la plus grande partie du poids de ces châssis est reportée en dessous du rail principal; c'est dans cette partie inférieure en effet que se trouvent les moteurs, les frotteurs, les essieux et les roues de guidage. Il faut remarquer en outre que les sièges des voyageurs se trouvent au-dessus du rail principal. Il s'ensuit que de cette manière le centre de gravité de la voiture se trouvant en dessous du point de suspension, l'équilibre est absolument stable et que dans les courbes les voyageurs ne ressentent aucune secousse, même aux plus grandes vitesses; par suite de la force centrifuge produite par le passage de la voiture dans une courbe à faible rayon, la voiture s'incline doucement vers l'un des rails de guidage sans aucun choc et sans au-

cun frottement; il y a donc confort pour les voyageurs et économie de courant pour la compagnie.

Ce courant, produit dans une station située à peu près à égale distance des points terminus de la ligne, est distribué d'après le système à trois fils, sous 1,300 volts entre chaque rail et la terre. Les moteurs, au nombre de douze dans les grandes voitures, à raison de deux par truck, sont de 150 ch. chacun et peuvent, dans les accélérations, développer une puissance double. Ces moteurs peuvent imprimer à une voiture pesant 80 tonnes en charge, une vitesse de 110 milles, à l'heure. Ils seront commandés par des coupleurs, à relais et disposés de telle sorte que, dans le cas où le signal de danger serait ouvert, ils agiraient automatiquement pour couper le circuit et mettre les freins en action. Il serait évidemment de la plus haute imprudence de laisser au mécanicien la libre disposition du courant sur les moteurs, même en admettant que les signaux de la voie se trouvent reproduits dans la cabine même du mécanicien, sous ses yeux. Grâce aux freins automatiques, la voiture s'arrêtera, lancée à pleine vitesse, sur une longueur de moins de 875 verges.

Le principal avantage du système Behr, est son absolue sécurité de fonctionnement, quelle que soit la vitesse dans les courbes; en outre, son prix d'établissement est de beaucoup inférieur à celui des lignes ordinaires, surtout s'il s'agit de lignes à très grandes vitesses, comme celles de Zossen.

La Commission du Rapid Transit à New-York est favorable à l'établissement du monorail électrique entre Brooklyn et Coney Island; l'installation complète de la ligne qui aura une quinzaine de kilom. de longueur coûterait environ \$5,000,000. On établirait un service de deux minutes pouvant transporter environ 105,000 voyageurs par jour à raison de 80 par voiture. Le trajet durerait 6 minutes.

POUR COMBATTRE LA POUSSIERE

Trois méthodes ont été employées avec succès pour combattre la poussière, elles consistent à répandre de l'huile, de l'eau mélangée de sels déliquescents et du goudron. Pour mettre le premier procédé à exécution, on répand sur une route bien nettoyée une huile lourde provenant de la distillation du pétrole. Quand il fait chaud et que l'air est sec, on fait cette opération avec une brosse. Ces huiles s'obtiennent en Californie, Galicie et à Baku et coûtent de \$5 à \$6 le baril.

L'arrosage des routes avec des sels tels que le chlorure de calcium donnerait des résultats appréciables, sans les effets nuisibles que ces sels produisent sur la vue. Les produits de ce genre sont la rapidite, la westrumite, l'apulvite, la basilite, l'odorcéol et le pulveranto,