ont naturellement pris de l'avance sur le commerce; la marine militaire britannique a triomphé de ses répugnances de productrice de houille. Elle fait loyalement l'essai du combustible liquide. Les premières expériences ont été tentées à bord du destroyer *Surly*. Elles ont donné des résultats excellents.

La marine roumaine vient de construire son croiseur l'*Elisabeth* avec une chaudière à deux fins.

La marine de guerre française devance le mouvement. La *Marseillaise* procédait naguère, au large de Brest, à des expériences de chauffage mixte. Nos sous-marins autonomes, le *Narval*, la *Sirène*, le *Triton*, le *Silure*, l'*Espadon* sont uniquement actionnés par le pétrole. La *Jeanne d'Arc*, le grand croiseur sur lequel M. le Président de la République a passé de France en Algérie, est chauffée au pétrole. Elle a accompli la traversée de Tunis à Marseille en vingt et une heures et demie. C'est la première fois qu'un navire franchit cette distance en aussi peu de temps.

Mais si le pétrole se dispose à conquérir la mer, c'est évidemment sur le plancher des vaches qu'il a gagné ses premières victoires. Chaque bataille livrée à la houille sur le terrain des voies ferrées s'est terminée par le triomphe de l'huile.

Aux Etats-Unis la *Southern-Pacific Railway Co* a remplacé toutes ses locomotives à houille par des locomotives à pétrole. Des tenders, exclusivement chargés de pétrole et d'eau parcourent sans reprendre haleine et à grande vitesse des distances de trois cents milles. On annonce que les fourneaux qui emploient le combustible liquide procurent à l'exploitation une économie de 16 dollars par 100 milles. Sur toutes ses lignes occidentales la Compagnie de *Santa-Fé* a imité l'exemple de la *Southern-Pacific*.

En Angleterre le pétrole anime le train qui circule entre Londres (Liverpool Street Station) et Cromer. On a remarqué que le roi Edouard VII se sert de ce train pour se rendre à Sandringham.

En Roumanie, à la date du 31 mars 1902, sur 482 locomotives en service, 342 brûlent de l'huile et de la lignite, 56 autres sont munies de l'installation nécessaire pour brûler les résidus du pétrole.

En Russie le ministre des chemins de fer a mis à l'étude la question du chauffage par l'huile brute qui doit remplacer à la fois le charbon et le bois.

À une minute où tous les coloniaux du monde rêvent de traverser des régions désertiques avec des voies ferrées et de réunir aux ports du littoral les fécondités des oasis isolées, on sent quel intérêt il y a à appliquer à des locomotives nouvelles les moteurs dits à explosion. On hésite à lancer à travers des déserts des locomotives transsahariennes, qui, outre leur charge de combustible, sont obli-

gées, aujourd'hui, d'emporter avec soi des provisions d'eau considérables.

L'application de la benzine à ces chaudières dispenserait les conducteurs de trains de traîner avec soi ce poids énorme d'eau. Or, le *Chemiker und techniker Zeitung* de Vienne, affirme que le problème est à la veille d'être résolu. Une maison de Cologne fait en ce moment des essais pour substituer la benzine à la vapeur sur ses chemins de fer à voie étroite.

Que la nouvelle soit prématurée ou non, ceci est sûr:

L'espérance d'aujourd'hui sera la réalité de demain. La cause de l'huile, de ses transformations, de ses résidus, comme mode moderne de traction et de chauffage, est gagnée. Voici que la *Compagnie Générale des Omnibus* de Londres et la *London-Road Co.* tentent de mettre en circulation des voitures à pétrole. Elles ont gravi toutes les côtes qu'on leur présentait avec une vitesse inconnue aux chevaux, et une facilité dont on a été surpris. On voit venir l'heure où elles remplaceront le minuscule omnibus, que, depuis tant d'années, conduit à travers les encombrements de la rue londonienne, ce personnage en chapeau à haute forme et en gants de peau de chien, qui vous a une figure de gentleman rider.

ANNALES COMPAREES DE LA PRODUCTION DE L'OR

Le commissaire des mines du "London Economist," a fait récemment, pour ce périodique, une estimation de la production universelle de l'or; et, incidemment, il a énoncé des prévisions qui ne peuvent manquer de nous intéresser de ce côté de l'Atlantique. Bien que durant les dernières années, la suprématie des Etats-Unis ait été disputée de deux côtés, ce pays n'en continue pas moins à être un des plus grands pourvoyeurs de la production totale. Pour 1903, la valeur de la production a été estimée à environ \$325,000,000 et, l'"Economist," croit que cette année, elle atteindra \$350,000,000. L'opinion exprimée, étant, que 1905 et 1906 montreront des gains perceptibles, mais que bientôt après, une réaction aura lieu, et que l'on constatera une diminution graduelle. Apparemment, la découverte de nouvelles mines, n'est pas en raison directe de l'épuisement des anciennes. Un tel état de choses ne peut donc avoir qu'un résultat.

L'Afrique Australe, alimente les plus grandes espérances. Le Rand est complètement remis des effets de la guerre des Boërs; et, une fois de plus, il a égalé et même dépassé la production des Etats-Unis. On s'attend à ce que le Transvaal produise intégralement, cette année, la somme de \$75,000,000; et, aussi, à ce qu'il continue d'accroître sa production avec fermeté, pendant une période de

T. PREFONTAINE & CIE, Ltee

BOIS DE SCIAGE ET DE CHARPENTE
Bois Franco préparé pour planchers

Concave, percé et coupé, prêt à poser

Bureau: Angle des rues Napoleon et Tracey

Cours a bois: Le long du Canal Lachine
Des deux côtés

STE-CUNEGONDE

Spécialité: Bois préparé de toutes manières et pasé à la chaudière sur demande. Pin, Epinette et Bois Franc, Clapboard et Bardeaux, Poteaux, Piquets - Cotoan er, Chêne, Merisier, Erable.

Tel. Bell Main 3951

Tel. M. 1381

Si vous êtes intéressés

A quelques-unes des lignes suivantes
je puis m'entretenir avec vous.

EPINETTE,

Rognures, Découpures, Claire, Commune
et de qualité inférieure cin. Sapin, Bois
de service Frêne, etc.

Grand assortiment en main. Prix les plus bas

Renseignements et prix en
s'adressant à

John M. Power, Marchand de Bois
de sciage en Gros.
209 Rue des Commissaires, Montréal.

TEL. BELL EST 244.

TEL. DES MARCHANDS 244.

LYMBURNER & MATHEWS

Ingenieurs et Machinistes

FABRICANTS D'EMPORTE - PIECES

Mouleurs, Finisseurs en cuivre et Plaqueurs

1957 et 1959 Rue Ste-Catherine

MONTREAL.

Pas de Commande trop forte pour
notre capacité de production. . .

Pas de Commande trop petite pour recevoir
notre meilleure attention.

Fabriqués au Canada

Foundry Facings, Plombagine de Ceylan
et Fournitures de Fonderie. . . .

Nous avons tout ce qui s'emploie dans une
fonderie et lorsque vous serez à la
veille d'acheter, écrivez à

THE

Hamilton Facing Mill Co.,

LIMITED.

HAMILTON, Ont.