

Il faut bien dire que le praticien visiteur de l'Exposition éprouve ici une déconvenue et qu'il ne trouve rien de cet *autre chose* réclamé pour la machine de l'avenir, en vue de remplacer la machine actuelle, qui a manifestement *fait son temps*, avec son immensité et sa rapidité de mouvements alternatifs engendrant de terribles effets d'inertie.

La *Turbina* ou machine rotative de Parson n'est pas encore la machine voulue dans le paquebot de libre marche, courant d'avant ou d'arrière.

Mais que dirons nous de la chaudière marine à l'Exposition ? Nous l'y voyons directement sous sa forme classique *ignitubulaire* et en très grand sous sa nouvelle forme *aquatubulaire* de MM. Belleville, Niklausse, Nayer, Normand et autres. La question est trop grosse pour être traitée ici : disons seulement que la notice de la maison Delaunay-Belleville, distribuée à l'Exposition, accuse la livraison de ses chaudières en très grand nombre et en tous pays.

Ce que nous espérons trouver à l'Exposition, c'est le nouveau moyen de créer la vapeur ou tout autre agent de force motrice en épargnant le travail infernal d'une centaine de chauffeurs, de plus en plus difficiles à recruter.

Nous ne trouvons encore rien de praticable à la marine, ni pour chargement mécanique, en grand, ni pour emploi de combustibles poudreux ou liquides qui émettent des odeurs, des poussières, des gaz détonnants, des fumées et autres inconvénients ou dangers inacceptables à bord d'un paquebot à passagers, pas plus qu'en un bâtiment de guerre.

Si admirable que soit, en résumé l'Exposition universelle, elle ne nous laisse donc pas sans regret pour la marine de l'avenir.

(*Moniteur Maritime.*)

LA FLOTTE DE COMMERCE DU HONDE

D'après une statistique publiée récemment par le Lloyds, il résulte que le tonnage d'ensemble de la marine marchande du monde entier s'élève à environ 29 millions de tonneaux bruts, ce qui est environ 2,500,000 tonnes de plus qu'il y a deux ans.

Le nombre des nouveaux navires pendant cette période s'élève à 370, chiffre qui paraît bien faible en comparaison de la grande élévation du tonnage. La raison en est que les navires à voile sont remplacés par des vapeurs de beaucoup plus grandes dimensions et la conséquence en est plus importante, puisque un seul vapeur fait trois fois et même trois fois $\frac{1}{2}$ ce que peut faire un voilier.

Le tableau suivant montre le développement particulier des flottes principales :

	Tonnage. 1898.	1900.	Augmenta- tion ou di- minution
Grande Bretagne.	12,587,904	13,241,446	+ 653,542
Etats-Unis.....	2,448,677	2,750,271	+ 301,594
Allemagne.....	2,113,981	2,650,033	+ 536,052
Norvège.....	1,613,217	1,610,812	- 2,405
France.....	1,179,515	1,350,562	+ 171,047
Italie.....	855,478	983,655	+ 128,177
Russie.....	591,435	720,901	+ 129,467
Espagne.....	621,113	694,780	+ 73,637
Suede.....	552,785	637,272	+ 84,487
Japon.....	472,053	574,557	+ 102,504
Hollande.....	444,450	539,277	+ 85,827
Danemark.....	422,856	510,011	+ 96,155
Autriche.....	349,814	416,084	+ 66,270

Il est à remarquer que l'Allemagne a subi une augmentation colossale de plus de $\frac{1}{2}$ million de tonneaux. Les Allemands sont maintenant les rivaux les plus dangereux des Anglais sur l'Océan, mais le tonnage indiqué pour ces derniers représente encore la moitié du tonnage du monde entier.

Il faut aussi remarquer le développement rapide de la flotte marchande du Japon.