

pent de façon à mettre le moteur en mouvement, à l'arrêter ou à le faire tourner en sens inverse. Nous devons bien l'avouer que, pour l'instant, les ascenseurs électriques sont encore peu nombreux, mais ils iront sans doute en se multipliant très vite.

Le fait est que, d'une manière générale, les ascenseurs sont devenus une nécessité absolue dans la vie moderne: aux Etats-Unis en particulier, il n'est presque plus une maison qui n'en possède, et les immenses bâtiments à 20 étages en comptent parfois dix et davantage, qui ont peine à suffire à la circulation. Il faut dire du reste que la marche des ascenseurs y est d'une rapidité qui épouvante les Européens, et en dépit de laquelle les accidents sont aujourd'hui bien rares dans une installation soigneusement faite.

LES CHARBONS AMERICAINS EN EUROPE

On écrit de New-York au journal *Neue Freie Presse*, que cette exportation a maintenant bien dépassée la période des expériences. Pendant la dernière semaine on en a exporté plus de 300,000 tonnes en Angleterre, en Allemagne, en Italie, en France, en Autriche; en outre le chemin de fer Chesapeake-Ohio a conclu avec le gouvernement russe un contrat pour livraison le plus tôt possible de 600,000 tonnes. De toutes les parties de l'Europe on envoie des ordres dont l'exécution dépend du marché des frêts.

A cet égard des changements très importants ont eu lieu ces derniers temps. Depuis longtemps les grandes compagnies des mines étaient en négociations avec les chemins de fer pour obtenir une réduction du transport des charbons aux ports d'exportation. Ces négociations n'ont pas eu de résultat et maintenant les deux groupes financiers les plus grands du pays, ceux de Carnegie et de Rockefeller se sont mis d'accord au sujet d'un plan, grâce auquel les producteurs de l'acier et du charbon deviendront tout à fait indépendants des chemins de fer et des armateurs. On est en train de construire 19 navires, dont 10 seront employés pour la navigation sur les grands lacs et de là par le canal de Welland et par le fleuve St. Laurent à l'Océan Atlantique. Ces navires dont chacun est de 3,000 tonneaux, forment de cette manière une ligne directe de l'endroit de production

à un port européen quelconque. En même temps les docks des grands lacs ont été agrandis et reconstruits de manière à permettre aux vapeurs de charger directement du dock. Jusqu'à aujourd'hui on a dû envoyer l'acier de 450 milles par chemin de fer de Pittsburg à la côte; dorénavant il ne sera envoyé que de 136 milles au lac d'Erie et de là par vapeur transatlantique en Europe.

Jusqu'à ce que les vapeurs soient prêts on a affrété, après un examen minutieux et après certaines reconstructions, 10 grands vapeurs de minerais des lacs et l'on veut en affréter encore 24. Leur chargement sera poussé de sorte qu'ils puissent être en route pour l'Europe avant le commencement de l'hiver, et avant que le canal de Welland ne gèle. Cette flotte auxiliaire transportera à la fois 100,000 tonnes de charbon en Europe.

Les plans relatés ci-dessus s'appliquent seulement à l'exportation des charbons mous. La grande grève des mineurs se borne à l'exploitation de charbons durs; mais les charbons mous sont aussi influencés par la grève et leur valeur monte, ce qui doit avoir une certaine influence pour les plans d'exportation.

ORIGINE du PATE de FOIE GRAS

Il n'y a, pour ainsi dire, pas de dîner d'apparat où le pâté de foie gras ne figure triomphalement au milieu des convives enthousiastes; mais peu d'entre eux, voire même les cuisiniers, en connaissent l'origine.

Le maréchal de Contades, commandant militaire d'Alsace depuis mil sept cent soixante-deux jusqu'en mil sept cent quatre-vingt-huit, craignant à ce qu'il paraît de se soumettre au régime culinaire de province, amena avec lui son cuisinier, lequel se nommait Close et était Normand; il conquiert bientôt, dans les hautes sociétés de l'époque, la réputation d'un habile opérateur. Le cuisinier normand avait deviné, par l'intuition du génie, ce que le foie gras pouvait devenir entre les mains d'artistes et avec le secours des combinaisons classiques empruntées à l'école française. Il l'avait élevé, sous la forme de pâté, à la dignité de mets souverain, en affermissant et en concentrant la matière première, et l'entourant d'une farce de veau et de lard haché que recouvrait une fine cuirasse de pâté dorée

et historiée. Tel était le pâté de foie gras à son origine.

Cela paraît bien simple aujourd'hui. Où est le miracle, dira-t-on?

Eh! oui, cela est simple comme la découverte de la gravitation, de la vapeur et du nouveau monde, avec cette différence que l'œuvre de Close peut être savourée, ce qui est un des plus grands bienfaits de l'humanité. C'est peut-être pour cette raison que ce mets resta un mystère de la cuisine de M. le maréchal de Contades; tant que dura son commandement en Alsace, le pâté de foie gras ne franchit point sa table aristocratique. Cependant, le jour de sa publicité et de sa vulgarisation approchait avec l'orage révolutionnaire qui devait déchirer tant d'autres voiles et détruire tant d'autres secrets.

En 1788, le maréchal de Contades fut remplacé par le maréchal de Stainvillier. Close entra alors chez l'évêque de Strasbourg, où il resta quelque temps; mais il eut bientôt assez de la servitude; il épousa la veuve d'un pâtissier français, nommé Mathieu, s'établit à Strasbourg, et, pour la première fois, on vit vendre ces merveilleux petits pâtés, qui jusque-là avaient fait les délices exclusifs de M. de Contades et de ses convives.

La Révolution éclata et les Parlements venaient de disparaître avec l'ancien régime; les monarques licenciaient leurs cuisiniers quand, par hasard, celui du Parlement de Bordeaux vint chercher fortune à Strasbourg. Il était jeune, intelligent, ambitieux et se nommait Doyen.

Il débuta d'abord par les plus modestes confections, notamment par les *chaussons de pommes*, dans lesquelles il excellait, puis il inventa les *chaussons de veau* hachés; mais le pâté de Close l'intéressait au plus haut point; il lui manquait quelque chose: il le trouva. Doyen lui ajouta la truffe parfumée du Périgord et l'œuvre fut complète.

Nettoyage des objets en Nickle

Lorsque le nickel se ternit, on redonne son brillant en le frottant avec un chiffon de laine que l'on enduit d'une pâte formée de blanc d'Espagne et d'alcool. On frotte jusqu'à ce que l'objet redevienne brillant.

La brilline est préférable au blanc d'Espagne: les objets nickelés, traités par la brilline, deviennent aussi éclatants que l'argent. Ce produit se vend tout préparé.