

nombreux subsides votés au Parlement pour les grands travaux de constructions de chemins de fer, de ponts, etc., vont, de leur côté, apporter quelque aisance à la classe ouvrière, comme la vente du fromage du beurre et des autres produits de la campagne le fait pour la campagne. Dans ces conditions, les marchands peuvent déjà prévoir le retour des bons jours d'autrefois, alors que l'ouvrier achetait et payait parcequ'il pouvait acheter et payer, ayant du travail et un salaire assurés.

Nous serons pendant quelques années sans connaître l'agitation politique que les élections générales provoquent invariablement; de ce côté là encore nous sommes rassurés puisque nous n'avons pas pour brouiller les cartes, les politiciens de profession, la plaie réelle de notre commerce, et pour qui tout est à la ruine: finances, industries, commerce, quand le parti auquel ils appartiennent ne détient pas le pouvoir.

Poursuivant notre examen de la situation des banques nous voyons encore grossir le chiffre des dépôts du public; ceux en comptes-courants montrent une augmentation de \$450,000 et ceux provenant de l'épargne une augmentation de \$2,500,000. Les banques n'ont donc aucune difficulté à obtenir de l'argent, puisqu'elles ont, en chiffres ronds pour \$200,000,000 de dépôts, dont \$130,000,000 sur lesquels elles ont à servir un intérêt. La difficulté pour elles est de placer cet argent d'une façon aussi sûre que productive, aussi se voient-elles obligées d'immobiliser une partie de leurs capitaux et de songer sérieusement à réduire le taux d'intérêt à payer aux déposants, tout en ne tirant pas de leur circulation tout l'avantage qu'elles en pourraient obtenir.

Les banques pourraient encore émettre pour \$30,000,000 de leurs propres billets, tout en restant dans les limites de la loi; en d'autres termes, leur circulation actuelle pourrait être doublée; c'est \$30,000,000 qui ne leur coûterait rien.

En outre, elles ont en mains, tant en espèces qu'en billets du Dominion environ \$25,000,000 qui ne leur rapportent rien. De plus, les banques ont des placements en Angleterre et aux Etats-Unis pour \$24,000,000 qui ne leur donnent qu'un intérêt modique.

Il serait donc temps également pour les banques que le mouvement commercial s'accroît ici; elles trouveraient à placer plus utilement pour elles, pour tous, dans le pays

même, les grosses sommes qui commencent à devenir un embarras réel.

Ci-dessous le résumé de la situation des banques au 30 avril et au 31 mai derniers:

PASSIF.	30 avril 1897	31 mai 1897
Capital versé.....	\$ 61,903,524	61,943,156
Réserves.....	26,785,799	27,020,799
Circulation.....	\$ 30,814,923	31,820,445
Dépôts des gouvernements.....	7,322,510	6,974,898
Dépôts du public remb. à demande.....	69,730,791	70,183,545
Dépôts du public remboursables après avis.....	126,994,097	129,532,122
Dépôts ou prêts d'autres banques garantis.....	5,900	17,642
Dépôts ou prêts d'autres banques non garantis..	2,605,373	2,838,777
Balances dues à d'autres banques au Canada...	104,684	113,477
Balances dues à d'autres banques à l'étranger...	488,468	320,798
Balances dues à d'autres banques en Angleterre.	5,024,749	3,373,262
Autres dettes.....	330,390	958,688
Total du Passif....	\$243,421,066	\$246,133,727
Augmentation.....		2,711,661
ACTIF.		
Espèces.....	\$ 8,653,749	\$ 8,657,293
Billets du Dominion....	15,792,116	15,936,862
Dépôts en garantie de la circulation.....	1,846,218	1,848,493
Billets et chèques d'autres banques.....	6,813,160	8,519,447
Prêts à d'autres banques en Canada, garantis...	26,053	31,094
Dépôts faits à d'autres banques au Canada....	3,373,721	3,679,882
Dû par d'autres banq sur échanges journaliers...	154,491	161,916
Balances dues par banques étrangères.....	16,401,566	18,763,773
Balances dues par banques anglaises.....	8,287,727	8,981,513
Obligations fédérales....	2,794,416	2,800,224
Valeurs mobilières.....	24,346,027	24,851,672
Prêts sur titres et valeurs	13,540,564	14,256,608
Escomptes et avances en cours.....	216,284,936	211,759,319
Prêts aux gouvernements	847,357	821,469
Effets en souffrance.....	3,691,574	3,419,427
Immobilisations.....	2,016,420	1,989,223
Hypothèques.....	529,113	599,294
Immobilisations occupées par les banques.....	5,655,703	5,627,440
Autres créances.....	2,301,956	2,086,915
Total de l'Actif....	\$333,357,594	\$334,693,054
Augmentation.....		\$1,335,460

NOUVEAU MOTEUR POUR LA NAVIGATION

Depuis quelques années les turbines à vapeur ont conquis leur place comme moteurs dans l'industrie, surtout dans les installations électriques. Mais les nombreux essais faits pour appliquer ces turbines à la navigation n'avaient guère réussi. Il semblait que l'énorme vitesse de rotation de ces appareils, la difficulté de renverser brusquement leur marche pour passer de la marche en avant à la marche en arrière seraient un obstacle à leur utilisation à bord. Il n'en est rien pourtant. Une société anglaise s'est fondée récemment

pour l'application de la turbine à la marine. Elle a construit un torpilleur de 100 pieds de long, de 9 pieds de large et du poids de 12 tonneaux, auquel elle a donné le nom de *Turbina*, et les expériences de ce nouveau navire ont été des plus concluantes.

L'avantage frappant qui résulte de l'emploi de la turbine, c'est son peu d'encombrement. Sur la *Turbina* la machine et les appareils auxiliaires n'occupent qu'un espace très restreint, alors que, sur les torpilleurs ordinaires, les appareils moteurs absorbent presque toute la place. La machinerie de la *Turbina* ne pèse que 4,500 kilogrammes, soit la moitié du poids d'une machine Compound ou autre de même puissance.

Dans les premiers essais entrepris au mois de décembre, la vitesse maxima a été de 29 nœuds 6 dixièmes, la turbine et l'hélice donnant 2,550 tours à la minute. Bien que cette vitesse soit très grande, extra ordinaire même si l'on considère les petites dimensions du torpilleur, les constructeurs en éprouvèrent une déception, car ils escomptaient un résultat plus remarquable encore. Comme la puissance développée dans la turbine était de beaucoup supérieure à celle qui était nécessaire pour communiquer au bateau une vitesse de 29 nœuds, ils conclurent que leur hélice avait une mauvaise utilisation. Ils poursuivirent donc des expériences sur ce point et acquirent la certitude que la turbine unique devait être remplacée par trois turbines, actionnant chacune une hélice, ce qui fut fait.

Les essais de la *Turbina* furent repris fin-mars. Le 1er avril, le bateau donna une vitesse moyenne de 31 nœuds à 2,100 tours et une vitesse maxima de 32 nœuds 6 dixièmes pendant plusieurs parcours. Enfin, le 19 avril, il obtint comme moyenne de plusieurs parcours 32 nœuds 75 centièmes, la plus haute vitesse qui ait jamais été atteinte!

Si les qualités d'endurance de la turbine à vapeur, si sa solidité, sa robustesse et son économie sont démontrées au cours des essais qui vont se poursuivre, il en résultera certainement une révolution dans le mode de propulsion des navires, ou du moins des petits navires. Le progrès ne se lasse jamais.

Ni pasteurisée, ni carburée, et exempte d'ingrédients nuisibles à la santé, la Bière de Labatt, de London, est la meilleure.