

Toutes ces observations comportent un enseignement pour la pratique. En effet, pour le fabricant de savon ou de bougie, les acides gras libres possèdent une plus grande valeur que l'huile neutre. Il faut que des recherches pratiques établissent s'il est possible d'obtenir, dans le fruit même, une hydrolyse complète ou presque complète de l'huile de palme.

M. "Fendler" se demande si, par des amoncellements des fruits, pendant un temps et des conditions favorables à déterminer, peut-être en remuant souvent à la pelle pour éviter une trop grande élévation de température, on n'arriverait pas à obtenir une saponification dans le fruit même; le même auteur envisage aussi l'influence directe des rayons du soleil sur ces fruits.

Actuellement avec les procédés utilisés par les indigènes, on perdrait toute la glycérine. Mais si dans un temps assez rapproché on pouvait introduire l'usage de presses, on obtiendrait ainsi et les acides gras et la glycérine.

Un pareil avantage, en Afrique, mérite bien que l'on fasse les frais de recherches spéciales.

LE PETROLE SUR LES LOCOMOTIVES

Par Day Allen Willey

[Traduit du Scientific American.]

Il n'est peut-être pas d'entreprise en Amérique qui ait profité davantage de l'abondance de pétrole qui existe dans ce pays que les compagnies de chemins de fer, spécialement dans l'Ouest et le Sud-ouest. La substitution du combustible liquide au bois et au charbon a pris une telle extension sur la côte du Pacifique, que presque toutes les locomotives de trains de marchandises et de trains de voyageurs des principaux systèmes, tel que le Santa Fé et le Southern Pacific, brûlent exclusivement du pétrole. Beaucoup de locomotives brûlant du charbon ont été munies d'appareils à brûler du pétrole, et l'espace réservé au charbon a été utilisé pour en faire des réservoirs à pétrole; mais un grand nombre de locomotives ont été construites pour l'usage exclusif du combustible liquide. Les essais comparatifs qui ont été faits avec le meilleur charbon pour produire la vapeur et le pétrole ordinaire tel que celui provenant de la Californie et du Texas, prouvent indubitablement que le pétrole est beaucoup plus économique. Son emploi n'en est plus à la période expérimentale.

Un des grands avantages du pétrole, est que les stations de combustible disposées le long des diverses lignes peuvent être approvisionnées à un prix de re-

EMILE JOSEPH, L. L. B.

AVOCAT

210 NEW YORK LIFE BLDG.

11, Place d'Armes, MONTREAL.

Tel. Bell, Main 1787.

BANQUE PROVINCIALE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL
No 9 Place d'Armes . . . MONTREAL

BUREAU D'ADMINISTRATION

Monsieur G. N. DUCHARME, . . . Président
Capitaliste de Montréal.
Monsieur G. B. BURLAND, . . . Vice-Président
Industriel de Montréal.
L'Hon. LOUIS BEAUBIEN, . . . Directeur
Ex-Ministre de l'Agriculture.
Monsieur H. LAPOINTE, . . . Directeur
De l'Épicerie en Gros Laporte, Martin & Cie
Monsieur S. CARSELEY, . . . Directeur
Propriétaire de la maison "Carseley," Montréal.
M. Tanorède Bienvenu, - Gérant-Général
M. Ernest Brunel, - - - Assistant-Gérant
M. A. S. Hamelin, - - - - - Auditeur

SUCCESSALES

MONTREAL: 316 Rachel, (coin St-Hubert 271 Roy
(St-Louis de France); 1138 Ontario, coin Panet; Magasin
Carseley; Abattoirs de l'Est, rue Frontenac.
Béthiersville, P. Q.; D'Israël, P. Q.; St. Anselme, P. Q.
Terrebonne, P. Q.; St. Guillaume d'Upton, P. Q. Pier-
reville, P. Q.; Valleyfield, P. Q.; Ste-Scholastique, P. Q.
Hull, P. Q.

Bureau des Commissaires-Censeurs

Sir ALEXANDRE LACOSTE, . . . Président
Juge en Chef de la Cour du Banc du Roi.
M. le Dr E. P. LACHAPPELLE, . . . Vice-Président
Honorable ALFRED A. THIBAUDEAU, Sénateur,
(de la maison Thibaudéau, Frères de Montréal.)
Honorable LOMER GOUIN, Ministre des Travaux Publics
de la Province de Québec.
Dr A. A. BERNARD et L'hon. JEAN GIROUARD,
Censeur Législatif

DEPARTEMENT D'ÉPARGNES.

Emission de certificats de dépôt spéciaux à un taux d'intérêt s'élevant graduellement jusqu'à 4 p.c. l'an suivant termes, intérêt de 3% l'an, payé sur dépôts payables à demande.

LA BANQUE MOLSON

103e Dividende.

Les Actionnaires de la Banque Molson sont par les présentes notifiés qu'un Dividende de deux et demi pour cent sur le capital-actions a été déclaré pour le trimestre actuel, et que ce dividende sera payé à l'office de la Banque de Montréal, et dans les Succursales, le et après le

Troisième Jour de Juillet Prochain.

Les livres de transport seront fermés du 18 au 30 Juin, ces deux jours inclus.

Par ordre de la Direction,

JAMES ELLIOT,
Gérant Général

Montréal,
22 Mai 1906.

vient minimum et assez commodément; l'huile est emmagasinée dans des réservoirs que remplissent des trains de wagons-réservoirs. Les réservoirs d'emmagasinage sont généralement situés près des réservoirs d'eau, et les conduits alimentant les locomotives peuvent être placés près des tuyaux d'eau, de sorte que les réservoirs à combustible et à eau d'une locomotive peuvent être remplis en même temps. Pour charger de combustible une locomotive, on emploie un tuyau semblable à celui qui sert pour remplir le réservoir à eau, la partie supérieure oscillant sur un joint flexible à angle droit avec le tuyau vertical, qui est relié au réservoir d'approvisionnement soit par un conduit élevé, soit par un conduit de surface.

Cette réunion est faite de telle sorte que dès qu'on ouvre une soupape, le pétrole coule dans le réservoir de la locomotive, en vertu des lois de la pesanteur.

La dépense nécessaire pour munir une locomotive d'un appareil à brûler le pétrole varie entre \$100 et \$150; certains systèmes sont plus dispendieux que d'autres à cause des brevets. L'expérience acquise par les mécaniciens leur a montré qu'avec le combustible liquide, ils peuvent obtenir de la vapeur en moins de temps environ qu'il en faut pour mettre sous pression une locomotive consommant du charbon. Avec le brûleur ordinaire, l'alimentation en pétrole peut être réglée à la perfection; on observe la flamme par un regard pratiqué dans la porte de la fournaise. En remarquant la couleur de la flamme, le chauffeur peut voir d'un coup-d'oeil si le vaporisateur par lequel le pétrole est forcé d'arriver dans le foyer contient trop ou trop peu de pétrole, et la proportion de combustible peut être augmentée ou diminuée en tournant simplement une valve d'admission. Si la flamme est blanche, la combustion est à peu près complète.

Les chauffeurs qui ont employé le pétrole prétendent que ce combustible ne donne pas de fumée, si le feu est réglé convenablement. Ce seul fait lui donne un grand avantage sur le charbon, sans compter que le labeur du chauffeur se trouve réduit.

La principale difficulté que l'on rencontre dans l'emploi du combustible liquide, c'est la formation d'un dépôt au fond du foyer quand la combustion n'est pas parfaite. Ce dépôt forme une masse si dure qu'il est nécessaire de la briser avec une barre de fer pour l'enlever. Quand une couche de carbone s'est formée, le tirage diminue et il est difficile de maintenir la vapeur à la pression voulue. Une autre difficulté, c'est la tendance qu'a le pétrole à boucher les conduits de vaporisation.

Etant recueilli sur un vaste territoire,