



PARAIT LE LUNDI

LE NUMÉRO: 1 FRANC

# LA REVUE NOIRE

Organe bi-mensuel des Industries de la Houille et du Fer

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE

**E. LEFÈVRE**

Ingénieur civil

DIRECTION ET ADMINISTRATION: 51, RUE MASSÉNA, LILLE

1<sup>re</sup> Année. - N<sup>o</sup> 14.
**ABONNEMENTS :**  
 France..... 20 francs par an.  
 Union postale..... 25

28 Février 1898.

Les Abonnements et les Annonces sont payables d'avance et continuent sauf avis contraire.

51, Rue Masséna, LILLE

## Brevets d'Invention

**OBTENTION & NÉGOCIATION DE BREVETS**  
 en France et à l'Étranger

DÉPÔTS DE MARQUES DE FABRIQUE, MODÈLES ET DESSINS

**Paiement des Annuités de Brevets**

 RECHERCHES D'ANTÉRIORITÉS  
**COPIES DE BREVETS EN COURS OU PÉRIMÉS**

— Expertises. — Procès en Contrefaçon —

ÉTUDES TECHNIQUES, CONSTRUCTIONS, INSTALLATIONS

**Em. LEFÈVRE**

Ingénieur civil

LILLE - 51, RUE MASSÉNA, 51 - LILLE

FONDÉ  
EN 1863

# CRÉDIT LYONNAIS

FONDÉ  
EN 1863

Agence de LILLE, Rue Nationale, 28

AVEC SOUS-AGENCES à DOUAI, CAMBRAI, ARMENTIÈRES et CAUDRY

Rue de Bellain, 10

Rue de la Herse, 9

Rue Nationale, 52

Rue Centrale, 6

ORDRES DE BOURSE EN FRANCE ET A L'ETRANGER.  
PAIEMENT A VUE DE TOUS COUPONS.  
GARDE DE TITRES, PAPIERS, OBJETS PRÉCIEUX, ETC.  
AVANCES DE FONDS SUR TITRES FRANÇAIS ET ETRANGERS.  
RÉGULARISATION ET REMBOURSEMENT DE TITRES.  
TRANSFERTS, CONVERSIONS DE TITRES, ETC.

DÉPÔTS DE FONDS (COMPTES CHÈQUES).  
DÉLIVRANCE DE CHÈQUES SUR TOUS PAYS.  
PAIEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES POUR TOUS PAYS.  
LETTRES DE CRÉDIT POUR VOYAGES.  
OUVERTURE DE COMPTES COURANTS.  
ESCOMPTE ET RECOUVREMENT D'EFFETS DE COMMERCE.

## LOCATION DE COFFRES-FORTS

(Compartiments à partir de 5 fr. par mois)

POUR LA GARDE DES TITRES, OBJETS PRÉCIEUX, PAPIERS, ETC.

## E. WAUQUIER & FILS

CONSTRUCTEURS

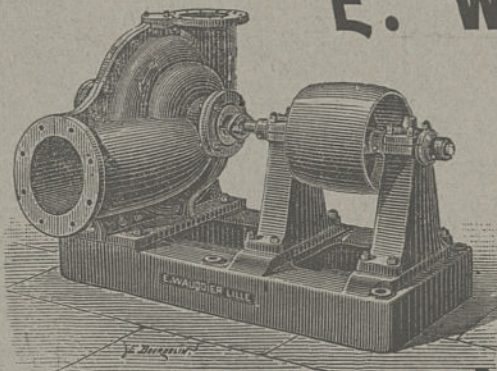
69, Rue de Wazemmes  
LILLE

Pompes Centrifuges

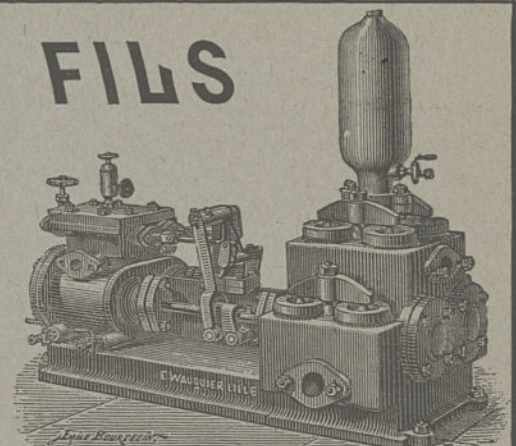
POMPES DOUBLES A ACTION DIRECTE

Constructions Mécaniques

CHAUDRONNERIE EN CUIVRE

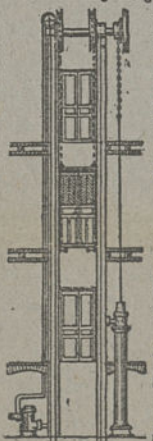


Pompe centrifuge



POMPE DOUBLE A ACTION DIRECTE

Ascenseurs Hydrauliques  
Brevetés s. g. d. g.



Sans Puits ni Forage. — Sécurité absolue.  
SPECIALITÉ DE MONTE-CHARGE MÉCANIQUE NU PAR COURROIE

## THOMAS-JÉSUPRET

Constructeur, rue Roland, 59, LILLE

INSTALLATION DE BUANDERIES

Chaudières, Laveuses, Tordeuses, Essoreuses, Séchoirs  
A FEU ET A VAPEUR

Machines à repasser le Linge

DRAPS, NAPPES, SERVIETTES, RIDEAUX, ETC.

pour Hospices, Hôpitaux, Blanchisseurs, etc.

Spécialité d'APPAREILS ÉLÉVATEURS brevetés  
s. g. d. g.

ASCENSEURS HYDRAULIQUES DE HOTELS & MAGASINS

Monte-Charges d'Usines nus par courroies

TIRE-SACS HYDRAULIQUES & MÉCANIQUES

MACHINES A VAPEUR A CHAUDIÈRES VERTICALES

# LA REVUE NOIRE

ORGANE BI-MENSUEL DES INDUSTRIES DE LA HOUILLE ET DU FER

ABONNEMENTS D'UN AN : France, 20 francs; — Union postale, 25 francs.

RÉCLAMES : 2 FRANCS LA LIGNE DE TEXTE

POUR LES ANNONCES, S'ADRESSER AUX BUREAUX : 31, RUE MASSÉNA, LILLE

Les Abonnements et les Annonces sont payables d'avance et continuent sauf avis contraire

**Sommaire.** **BULLETIN ÉCONOMIQUE:** Le Canal du Nord (*à suivre*); Production minérale et métallurgique des principaux pays en 1896; L'industrie du fer en France, en 1896 (*à suivre*). — **BULLETIN INDUSTRIEL:** Personnel; Mines de Béthune; Mines d'Aniche; Mines de Carvin; Mines de Flines-les-Raches; Mines de La Clarence; C<sup>ie</sup> de Fives-Lille; Machines à vapeur; La production de la fonte aux Etats-Unis. — **Variétés:** Le métropolitain de Paris; Emploi du liège naturel comme isolant; **Jurisprudence.** — **BULLETIN COMMERCIAL:** France; Belgique; Allemagne; Angleterre. — **BULLETIN FINANCIER:** Tableau des valeurs minières et métallurgiques de France, revue des cours; Tableau des valeurs minières et métallurgiques de Belgique, revue des cours; Bourse de Lille; Charbonnages des Produits, à Flénu (Belgique). — **INFORMATIONS DIVERSES.**

## BULLETIN ÉCONOMIQUE

### LE CANAL DU NORD

(suite)

» La jonction de la Somme à l'Escaut serait avantageuse à une partie des départements réunis, mais pas particulièrement à celui de la Lys, tandis que la jonction de l'Escaut avec la Sambre (au moyen de la Sambre avec l'Oise) ouvrirait une communi-

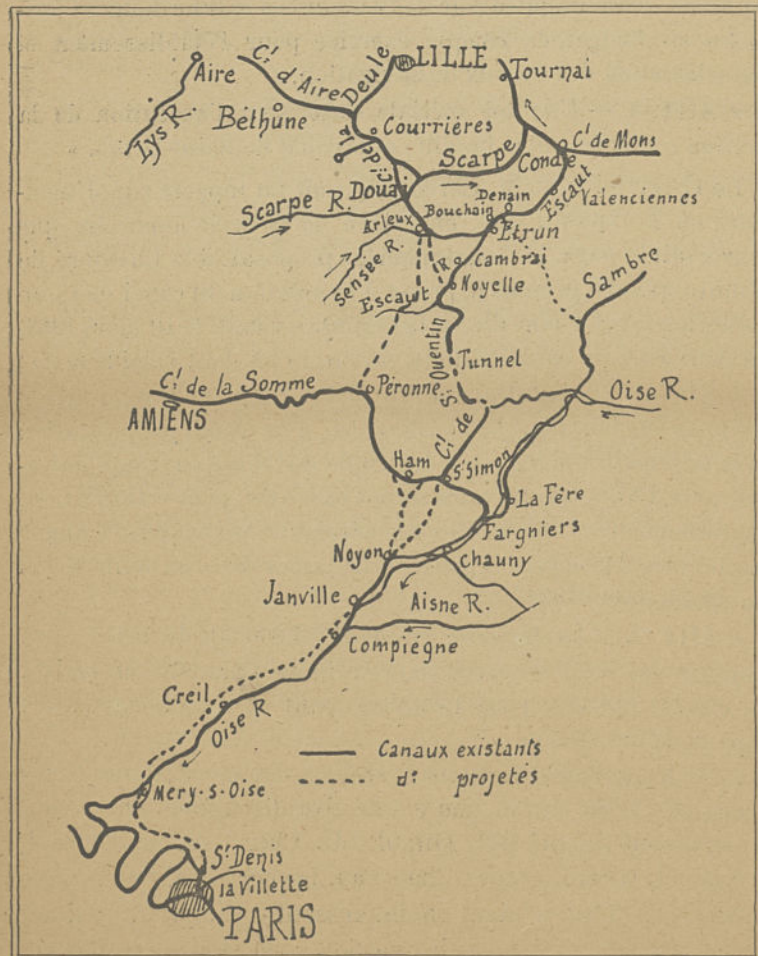
cation qui serait infiniment plus utile aux 8 autres départements. Par cette dernière jonction, les bateaux expédiés d'Anvers et de Bruxelles viendraient en peu de temps à Paris. Le Ministre, en écrivant à ce sujet aux administrations centrales des 9 départements réunis, leur envoya l'extrait d'un plan de finances, qui lui avait été présenté et dont l'objet était de faire cette opération sans frais pour le Gouvernement; ce plan a pour base une *association tontinière* par laquelle on pourrait obtenir tous les fonds nécessaires à la construction du canal proposé pour joindre l'Escaut à la Sambre. On exécutera sans doute un jour (!) cet utile projet. Convaincu des grands avantages qui doivent en résulter pour le commerce de la France, je m'estimerai heureux d'y avoir contribué. »

Ainsi, dès cette époque, l'opinion publique, on le voit, s'était emparée violemment de la pensée de réunir le Nord à Paris, et, ce qu'il y a de curieux, c'est que les projets, patronnés par les hommes les plus compétents, étaient ceux-là mêmes que, de nos jours, nos ingénieurs étudièrent, mirent sur pied et firent adopter comme étant, sans contredit, les meilleurs et les plus indispensables.

Mais ce n'est pas sans de vives discussions au sein des Conseils techniques que put aboutir le projet définitif que réalisèrent enfin le Consulat, puis le premier Empire.

La Commission, nommée le 25 nivôse an IX et qui, avec le premier Consul, avait dès le 22 pluviôse examiné sur place les travaux à entreprendre, fut loin de voir d'abord ses propositions acceptées, et des discussions interminables, tranchées seulement par un arrêté du 11 thermidor an X, se poursuivirent sur le point de savoir ce qu'il était préférable de faire pour rejoindre la vallée de l'Escaut: soit de créer le canal de Saint-Quentin à Cambrai, suivant la première pensée de l'ingénieur Laurent, soit de réunir la Sambre à l'Escaut par les vallées de La Selles et de l'Ecaillon. Bref, le Gouvernement trancha la difficulté en décidant que le canal serait dirigé, en partant de Saint-Quentin, par Omissy, Le Troncquoy, Bellenglise, Triqueval et Macquincourt. C'était, en somme, le tracé préconisé par de Vicq soixante-dix ans auparavant.

M. Gayant, ingénieur en chef, était chargé des travaux. Ils commencèrent aussitôt.



Au surplus, Napoléon I<sup>er</sup>, avec l'activité infatigable de son esprit, se préoccupait de cette voie de communication, tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire, ainsi que cela résulte de la lettre suivante qu'il écrivait à M. Crétet, son Ministre de l'intérieur :

Fontainebleau, le 14 novembre 1807.

« J'ai beaucoup de canaux à faire : celui de Dijon à Paris, celui du Rhin à la Saône et celui du Rhin à l'Escaut... »

» Pour cela, je voudrais vendre le canal de Saint-Quentin, dont le produit serait réservé pour accélérer les travaux du canal de l'Escaut... »

» Ainsi, mon but est de faire ces choses en sens inverse de l'Angleterre, ou de ce que l'on propose de faire. En Angleterre, on aurait accordé un octroi pour le canal de Saint-Quentin, et le Gouvernement l'aurait alloué à des capitalistes. J'ai, au contraire, commencé par construire le canal de Saint-Quentin ; il a coûté, je crois, 8 millions, il rendra 500,000 francs. Je ne perdrai donc rien en le vendant à une Compagnie ce qu'il aura coûté, puisque avec cet argent je ferai d'autres canaux. Faites-moi, je vous prie, un rapport là-dessus ; car, sans cela, nous mourrons sans avoir vu inaugurer ces trois canaux. En effet, voilà six ans que le canal de Saint-Quentin est commencé, et il n'est pas encore fini... »

» Les soirées d'hiver sont longues : remplissez vos portefeuilles, afin que nous puissions, pendant les soirées de ces trois mois, discuter les moyens d'arriver à ces grands résultats. »

Les travaux du canal de Saint-Quentin furent achevés en 1810.

Mais son exploitation se faisait d'une façon très défectueuse, au moyen notamment de retenues opérées pendant huit ou quinze jours aux biefs de partage.

En 1826, les dépenses à faire pour permettre à cette voie navigable de remplir complètement sa mission étaient évaluées à 4 millions. Le sieur Honnorez prit à forfait les dépenses et les travaux à sa charge, moyennant la concession pendant vingt-deux ans des produits du canal.

Le traité passé à ce sujet le 27 janvier 1827 fut homologué par la loi du 27 mai suivant. Ce ne fut donc que le 11 juillet 1849 que l'État rentra dans la pleine et entière possession de la ligne qu'il avait concédée.

En 1825, il passait sur le canal 1,797 bateaux chargés, représentant 200,000 tonnes. En 1849, 4,024 bateaux pour 480,000 tonnes. En 1851, 1,465,000 tonnes. En 1853, 1,750,000 tonnes. Enfin, en 1895, le canal débitait 5,414,781 tonnes.

#### *Période de 1878 à nos jours.*

On comprend facilement, en examinant la rapide progression du tonnage débité par le canal de Saint-Quentin, qu'il devait devenir bientôt insuffisant. Aussi, dès que remise des secousses de la guerre la France songea à développer son outillage intérieur pour donner un nouvel essor au commerce et à l'industrie, la pensée de créer une nouvelle voie navigable entre le Nord et Paris, pour remplacer celle qui était devenue insuffisante, s'empara des meilleurs esprits.

C'est ainsi qu'à la suite d'un voyage dans le Nord, au cours duquel M. le Président de la République avait été l'objet des doléances de toute la région, une commission technique était

nommée le 19 septembre 1878 pour étudier les moyens de mettre la région du Nord en communication directe avec Paris.

Le 26 octobre de la même année, la commission déposait un rapport favorable, demandant la création d'un service spécial chargé de faire les études de cette voie navigable.

Ce service était créé le 1<sup>er</sup> décembre 1878.

Le 5 mai 1879, le conseil général des ponts et chaussées faisait choix du tracé et formulait le programme des études ultérieures.

Le 5 août de cette même année, était promulguée la loi de classement des voies navigables, qui spécifiait dans son article 3 :

« Sont classées comme lignes principales les voies navigables dont la désignation suit :

» XIX. — Canal destiné à mettre en communication la région industrielle du Nord avec Paris. »

Le canal du Nord était donc enfin classé !

Le 3 mai 1880 était organisée une commission technique destinée à faire les études du canal, et le 24 février 1881, le conseil général des ponts et chaussées adoptait les conclusions de cette commission.

Enfin, le 11 juillet 1882, sur un rapport lumineux de M. Carnot, la Chambre votait en première lecture le projet de loi suivant :

« ARTICLE 1<sup>er</sup>. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal de navigation destiné à établir une communication directe entre la région industrielle du Nord et Paris, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa délibération du 29 décembre 1881.

» ART. 2. — La dépense, évaluée, pour la section comprise entre Courcelles-lez-Lens et Janville et pour les acquisitions de terrains et indemnités entre Méry-sur-Oise et Saint-Denis, à 60 millions, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

» ART. 3. — Une loi spéciale autorisera l'exécution de la section comprise entre Janville et le canal de Saint-Denis. »

Le 17 février 1883, M. Carnot déposait un rapport supplémentaire où il exposait que, en raison de la crise financière que traversait le pays, le Gouvernement proposait à la Chambre de réduire quant à présent le projet à la création du canal de Courcelles-lez-Lens à Janville, et la Chambre votait, le 10 mars 1883, en deuxième et dernière délibération, la loi dont voici le texte :

« ART. 1<sup>er</sup>. — Est déclarée d'utilité publique entre Courcelles-lez-Lens et Janville, la construction d'un canal de navigation destiné à mettre la région industrielle du Nord en communication avec Paris. Les travaux seront exécutés, pour cette section, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa délibération du 29 décembre 1881.

» ART. 2. — La dépense, évaluée à 56,000,000 de francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation. »

Cette loi, adoptée le 10 mars 1883 en deuxième lecture par la Chambre, avait donné lieu à une vive discussion. On y avait entendu, tour à tour, MM. Girault (du Cher), Carnot, Raynal, Reymond, Girard, Franck-Chauveau, Laroche-Joubert, d'autres encore. Les débats avaient été intéressants, complets, et il est curieux de s'y reporter, car la question y est traitée à fond.

Au surplus, un argument décisif avait été invoqué par M. Carnot; nous tenons à faire passer ses paroles sous vos yeux; elles résument en quelques mots le grand mouvement d'opinion auquel la Chambre ne pouvait résister :

« L'enquête ouverte en 1881, dit-il, dans sept départements n'a pas mis en mouvement moins de 17,000 déposants; les 996 Conseils municipaux, les Conseils généraux, les Chambres de commerce et les Chambres consultatives, les comités houillers, les comités industriels, les sociétés linières, cotonnières, les sociétés d'agriculture, sont venues inscrire leurs vœux, et à l'unanimité se sont prononcés pour la prompte exécution du canal direct du Nord à Paris. Jamais on n'a vu, pour un projet, une manifestation aussi considérable et aussi unanime... Vous pouvez tenir pour certain que le commerce, l'industrie, l'agriculture de toute une région de la France attendent avec impatience votre décision. »

Et de son côté M. Raynal, Ministre des travaux publics, défendant le projet, n'hésitait pas à dire :

« De grands intérêts recevront satisfaction par ce projet. Je demande à la Chambre de lui donner une unanime adhésion. »

Votée à la Chambre, la loi était portée au Sénat, et dès le 5 mai 1883 le rapport était déposé par M. de Freycinet.

Hélas ! c'était la dernière manifestation de la volonté d'aboutir exprimée par le Parlement à cette époque. Le 27 octobre de la même année, en effet, le projet de loi était retiré de l'ordre du jour à la demande du rapporteur, afin, disait-il, de permettre au Gouvernement de se concerter avec la Commission.

Depuis cette époque, la solution a été ajournée et la question paraît dormir.

Elle n'en est pas moins restée à l'ordre du jour de l'opinion publique et, sans parler des manifestations extérieures au Parlement, je n'en veux pour preuve que les réclamations adressées aux Pouvoirs publics toutes les fois qu'elles ont trouvé l'occasion de se faire entendre.

C'est d'abord, le 16 mars 1893, dans le remarquable rapport de M. Félix Faure sur la navigation intérieure, rapport que nous avons eu le vif regret de ne pas voir aboutir à un résultat effectif :

« La ligne du Nord sur Paris, dit-il, dont le tonnage moyen, ramené à la distance entière, en 1891, a dépassé 2,500,000 tonnes pour l'ensemble et a atteint 3,700,000 tonnes sur quelques sections, approche de la limite de sa capacité de transport et devra être *doublée* dans peu de temps, si l'on ne veut arrêter le développement naturel du trafic. »

Ce trafic a passé de 3,700,000 tonnes en 1891 à 4,785,000 tonnes en 1896.

Aussi est-ce de tous côtés que se manifeste la nécessité du développement de cette voie de communication.

Ainsi, l'honorable M. Lacombe, dans son intéressant rapport sur la situation du travail dans les mines, s'exprimait ainsi :

« Il serait puéril de dissimuler que notre pays paraîtra encore bien faible avec ses 27 millions de tonnes de houille, lorsque nous comparerons sa production avec les 191,290,000 tonnes de la Grande-Bretagne, les 154,137,000 tonnes des États-Unis, les 99 millions de tonnes de l'Empire allemand. Mais à quoi bon ne voir que ce qu'il y a d'effrayant dans ces rapprochements inégaux ?

» Ne vaut-il pas mieux y chercher un stimulant *pour l'incessante recherche des meilleures méthodes* et du progrès pacifique en vue d'obtenir des résultats plus consolants pour notre prospérité nationale ? »

C'était, d'autre part, les représentants de la région du Nord qui invitaient le Gouvernement à ne pas oublier les engagements antérieurs.

Le 5 décembre 1896, MM. Basly et Plichon, au nom d'un grand nombre de leurs collègues, portaient la question à la tribune et obtenaient du Gouvernement l'assurance que celui-ci se préoccupait de la question.

Cette assurance, nous le savions, n'était pas une vaine promesse et, dès le dépôt du projet de budget pour l'année 1898, on voyait que le Gouvernement, s'efforçant, dans la mesure de ses ressources, de porter remède à une situation si difficile, proposait l'inscription au budget, pour l'amélioration du canal de Saint-Quentin, d'une somme de 11 millions destinée à faire face au doublement des écluses et à des améliorations diverses entre le confluent du canal de la Sensée à Étrun et l'Oise à Janville.

Voici dans quels termes l'honorable M. de Lasteyrie, dans son rapport au nom de la Commission du budget, exposait la nécessité de ce premier effort :

« Les voies navigables qui sillonnent, d'une part, les départements du Nord et du Pas-de-Calais ainsi que la plus grande partie de la Belgique, d'autre part les régions de l'Est et du Centre de la France, constituent, dans leur ensemble, deux réseaux distincts reliés par une artère unique, à savoir le canal de Saint-Quentin, qui réunit le bassin de l'Escaut avec celui de la Seine et forme dès lors un point de passage obligé pour toutes les marchandises échangées par eau entre le Nord de la France et la Belgique, d'une part; la région de Paris, l'Est et le Centre de la France, d'autre part.

» Le trafic de ce canal donne par suite la mesure de l'importance des échanges dont il s'agit.

» Ce trafic s'est développé rapidement, depuis l'exécution des travaux d'amélioration entrepris en vertu de la loi du 27 juillet 1880 (ligne de Mons à Paris).

» Avant le commencement de ces travaux, le tonnage moyen du canal se maintenait au-dessous de 1,800,000 tonnes.

» Il s'est élevé progressivement et a atteint, en 1896, 4,364,640 tonnes.

» Le tonnage a d'ailleurs progressé parallèlement à la capacité de fréquentation du canal, desorte que l'industrie et le commerce ont immédiatement profité de toutes les améliorations réalisées.

» L'achèvement des travaux prévus au programme de la loi de 1880 procurera sans aucun doute à la navigation de nouveaux avantages au point de vue de la rapidité de la marche et de la réduction des frais de traction des bateaux.

» Mais les écluses du canal de Saint-Quentin donnent, dès à présent, pendant la plus grande partie de l'année, le maximum d'effet utile que puissent fournir les ouvrages de cette nature.

» Elles fonctionnent, en effet, sans grand arrêt, de nuit comme de jour, durant des mois entiers, et débitent jusqu'à 115 bateaux par vingt-quatre heures.

» Ces ouvrages sont donc dans l'impossibilité de subvenir à une nouvelle augmentation du trafic, et, par suite, de répondre

aux besoins sans cesse croissants de l'industrie des transports par eau, eu égard au développement continu des houillères du Nord et du Pas-de-Calais et à l'achèvement prochain des travaux de transformation des canaux de la région du Centre.

(A suivre.)

J. PLICHON.  
Député du Nord.

Le Ministre des Travaux Publics a déposé sur le bureau de la Chambre, dans la séance du 15 février, un projet de loi relatif à l'amélioration de la ligne de navigation de Mons à Paris, entre Etrun et Janville.

Ce projet de loi a été renvoyé à la Commission du Budget.

## PRODUCTION MINÉRALE ET MÉTALLURGIQUE DES PRINCIPAUX PAYS EN 1896

La production de houille et de lignite des principaux pays a été la suivante en 1896 : Angleterre, 198,487,000 tonnes ; États-Unis, 168,957,000 ; Allemagne, 112,438,000 ; France, 29,190,000 ; Belgique, 21,252,000 ; Espagne, 1,923,000. Celle de l'Autriche-Hongrie était de 32,698,000 tonnes et celle de la Russie de 9,009,000 tonnes en 1895.

Pour les minerais de fer, ce sont les États-Unis qui en ont le plus fourni en 1896 : 14,884,000 tonnes, puis viennent : l'Angleterre, 13,920,000 tonnes ; l'Allemagne, 9,404,000 tonnes ; l'Espagne, 6,766,000 tonnes ; le Luxembourg, 4,759,000 tonnes ; la France, 4,062,000 tonnes ; la Suède, 2,038,000 tonnes ; la Belgique, 307,000 tonnes. En 1895, la Russie avait produit 2,377,000 tonnes et l'Autriche-Hongrie 2,177,000 tonnes.

C'est l'Espagne qui, de tous les pays d'Europe, fournit le plus de minerais de plomb et de cuivre : 287,000 tonnes des uns et 2,358,000 tonnes des autres. Le contingent de la France a été respectivement pour ces minerais de 19,000 tonnes des premiers et 106 tonnes des seconds.

Pour la production de la fonte en 1896, le premier rang appartient à l'Angleterre avec 8,798,000 tonnes. Les États-Unis suivent d'ailleurs ce pays de très près avec 8,761,000 tonnes. L'Allemagne vient ensuite avec 5,486,000 tonnes ; puis la France avec 2,340,000 tonnes ; la Russie, avec 1,427,000 tonnes en 1895 ; l'Autriche-Hongrie, 1,123,000 tonnes en 1895 ; la Belgique, 959,000 tonnes ; le Luxembourg, 809,000 tonnes et la Suède 494,000 tonnes en 1896. L'Espagne, malgré son abondance de minerais de fer, n'a produit que 151,000 tonnes de fonte.

Enfin, 5,672,000 tonnes d'acier ont été fabriquées aux États-Unis ; 4,796,000 en Allemagne ; 4,305,000 en Angleterre ; 917,500 en France et 519,000 en Belgique.

Par ce rapide exposé, on voit de combien nous sommes distancés, et dans la production houillère et dans la production métallurgique, par l'Angleterre, les États-Unis et l'Allemagne. La grande richesse de leurs gisements de houille et de minerais de fer en est la principale cause. Quelque effort que nous fassions, nous ne sommes donc pas en situation de pouvoir les égaler d'ici longtemps.

## L'INDUSTRIE DU FER EN FRANCE EN 1896

### I. — FONTES

Production et valeur des fontes de première fusion. — Au point de vue métallurgique, les fontes se divisent en trois

catégories, d'après la nature des combustibles consommés dans les hauts-fourneaux, c'est-à-dire suivant qu'elles sont fabriquées avec du coke, avec du charbon de bois ou au moyen du mélange de ces deux combustibles. D'autre part, sous le rapport de leur emploi industriel, elles forment trois classes bien distinctes, qui comprennent : 1<sup>o</sup> la fonte brute d'affinage ; 2<sup>o</sup> la fonte brute pour moulage en deuxième fusion ; 3<sup>o</sup> la fonte moulée en première fusion.

Le tableau suivant, établi d'après la double classification ci-dessus, résume la production des hauts-fourneaux pendant l'année 1896 :

DÉSIGNATION de la FONTE	(a) FONTE BRUTE D'AFFINAGE		FONTE BRUTE POUR MOULAGE en 2 <sup>e</sup> fusion		FONTE MOULÉE en 1 <sup>re</sup> fusion		TOTAUX	
	POIDS tonnes.	PRIX moyen de la tonne. fr.	POIDS tonnes.	PRIX moyen de la tonne. fr.	POIDS tonnes.	PRIX moyen de la tonne. fr.	POIDS tonnes.	VALEUR millions de francs
Au coke.....	1,805,500	54	406,800	51	76,300	100	2,315,600	130.0
	27,000	131						
Au charbon de bois.....	6,300	120	2,300	155	100	155	8,700	1.1
Aux deux com- bustibles...	»	»	14,900	71	300	210	15,200	1.1
Poids totaux.	1,838,800		424,000		76,700		2,339,500	
VALEUR millions de fr.	102.3		22.2		7.7			132.2

La production des hauts-fourneaux, dont le poids total ressort à 2,340,000 tonnes en nombre rond, présente sur celle de l'année précédente une augmentation de 336,000 tonnes, soit de 16.7 0/0. La valeur correspondante a cru de 20,900,000 francs, soit de 18,8 0/0.

La fabrication des fontes d'affinage, qui avait subi un ralentissement momentané en 1895, a été très active pendant le cours de l'année 1896 ; l'augmentation de la production n'a pas été moindre de 308,000 tonnes. Les fontes destinées au moulage ou moulées en 1<sup>re</sup> fusion ont également bénéficié de l'état favorable du marché, en montant, les premières de 20,000 tonnes, et les secondes de 8,000.

La proportion de ces diverses sortes de fontes dans le total général a été la suivante :

Fonte	Brute d'affinage.....	78.6 pour 0/0.
	Brute pour moulage en 2 <sup>me</sup> fusion..	18.1 —
	Moulée en 1 <sup>re</sup> fusion.....	3.3 —

Si l'on distingue les fontes d'après les combustibles employés à leur fabrication, on constate que les fontes au coke ont augmenté de 333,000 tonnes et les fontes aux deux combustibles de 3,000, tandis que les fontes au charbon de bois sont demeurées sensiblement au même chiffre que l'année précédente.

Les prix moyens généraux des différentes sortes de fontes sont indiqués dans le tableau précédent. En ce qui concerne la fonte au coke, qu'il importe principalement de considérer, puisqu'elle constitue 99 0/0 de la production de nos usines, les prix ressortent à 54 francs pour les produits bruts destinés à l'affinage, à 51 francs pour ceux qui sont destinés au moulage en deuxième fusion et à 100 francs pour les objets moulés. Ces prix, comparés à ceux de l'année antérieure, dénotent une légère hausse d'un franc par tonne pour la fonte au coke d'affinage, et, au contraire, une baisse d'un franc pour la fonte moulée.

On pourrait s'étonner que les fontes pour moulage en deuxième fusion soient estimées 51 francs, alors que les fontes d'affinage atteignent le prix de 54 francs. En réalité, si l'on se reporte au tableau détaillé de la production des fontes, on constate que les fontes destinées au moulage sont presque toujours vendues plus cher que les fontes d'affinage. L'anomalie apparente tient à ce que les quatre cinquièmes des produits pour moulage ont été obtenus dans le département de Meurthe-et-Moselle, qui est par excellence le centre de fabrication à bon marché des fontes de toute nature. La fonte au coke *d'affinage* s'y est vendue 47 francs, et la fonte *pour moulage* 48 francs. Mais la valeur moyenne de la production totale a été modifiée par l'apport des autres départements dans des proportions différentes pour ces deux sortes de fontes. Tandis que les produits des autres départements augmentent de 6 francs la valeur moyenne de la fonte d'affinage, ils ne relèvent que de 3 francs la valeur moyenne de la fonte pour moulage.

PRINCIPAUX DÉPARTEMENTS PRODUCTEURS. — Le département de Meurthe-et-Moselle a fabriqué 1,469,000 tonnes de fonte, plus des six dixièmes de la production totale de la France. Le Nord le suit de loin, avec 261,000 tonnes; puis viennent, avec des productions variant de 99,000 à 59,000 tonnes environ, Saône-et-Loire, le Pas-de-Calais, les Landes, la Loire-Inférieure et la Haute-Marne.

On compte 23 départements où des hauts-fourneaux ont été en feu.

Parmi les usines à fonte les plus importantes, il y a lieu de signaler celles de Mont-Saint-Martin, de Jœuf, de Pont-à-Mousson, de Micheville, de Jarville, de Saulnes, de Longwy-Bas dans le département de Meurthe-et-Moselle; celles de la Société des Forges et Aciéries d'Anzin et Denain, dans le Nord; les établissements du Creusot, dans Saône-et-Loire; l'usine d'Isbergues, dans le Pas-de-Calais; celle du Boucau, dans les Landes.

L'usine de Saint-Louis, dans les Bouches-du-Rhône, a continué à fournir la plus grande partie des fontes manganésées.

La fabrication de la fonte au charbon de bois est localisée dans six départements, notamment dans les Landes. Le Cher et la Haute-Marne ont fourni les 15,000 tonnes de fonte obtenue au moyen de coke additionné de charbon de bois. Cette dernière n'a été employée qu'au moulage.

(A suivre.)

## BULLETIN INDUSTRIEL

### PERSONNEL

#### Nominations

M. Quoirez, ex-ingénieur des mines de Ligny-les-Aires, est nommé ingénieur principal des mines de Marly, en remplacement de M. Pernin, qui s'en va aux ardoisières de Maine-et-Loire.

#### Les ingénieurs de Saint-Étienne

Les anciens élèves de l'École des mines de Saint-Étienne étaient en liesse le dimanche 13 février dernier. Réunis au

nombre de 70 environ à l'Hôtel du Commerce, de Valenciennes, ils fêtaient joyeusement la nomination de l'un] des leurs, M. François, directeur général des mines d'Anzin, au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

Aux camarades du Nord et du Pas-de-Calais étaient venus se joindre des délégations des ingénieurs de Paris et du Centre et, dans cette réunion intime, la plus franche cordialité n'a cessé de régner du commencement à la fin.

M. Alayrac, administrateur des mines de Courrières, présidait cette fête, assisté de M. Viala, directeur-gérant des mines de Liévin.

MM. Viala, Alayrac, Bergaud, Jardel ont successivement pris la parole pour complimenter le nouveau légionnaire et lui offrir les témoignages d'estime et d'affection de ses camarades, tous fiers et heureux de cette distinction si méritée, dont l'éclat rejaillit sur eux tous et sur la vieille et chère Ecole qui les a formés.

M. François, très ému, a vivement remercié tous ceux qui avaient tenu à lui apporter de loin ou de près une marque de sympathie aussi appréciable et leur en a exprimé toute sa gratitude.

## MINES DE BÉTHUNE

Les premiers essais de fabrication du coke, avec la batterie provisoire de vingt fours installée à l'usine nouvelle de la fosse n° 6, ont complètement réussi. Le coke lavé est déjà apprécié en fonderie; quant au coke métallurgique, la Compagnie ne peut satisfaire, avec ses faibles moyens actuels, toutes les demandes qui lui sont adressées.

En ce moment, une grande usine métallurgique, celle d'Isbergues, des Aciéries de France, croyons-nous savoir, reçoit une certaine partie des 300 ridelles expédiées par semaine par la Compagnie et s'en montre très satisfaite. Cependant, les mines de Béthune ont, dit-on, l'intention de fabriquer surtout du coke de fonderie; un lavoir a d'ailleurs été installé dans ce but à la nouvelle usine.

Lorsque les essais de mélange des charbons, ayant pour but de déterminer les quantités de houille de chaque sorte à employer pour obtenir un coke présentant la dureté et la densité recherchées par les fondeurs sous une teneur en cendres déterminée, auront donné des résultats satisfaisants, ce qui ne saurait tarder, il est très probable que de nouveaux fours viendront s'ajouter aux vingt premiers.

Nous suivrons avec intérêt cette entreprise industrielle, due à l'intelligente initiative de M. Mercier, et avec d'autant plus de plaisir même que chaque effort nouveau fait dans cette voie implique un échec correspondant de l'industrie étrangère sur le marché national.

## MINES D'ANICHE

Les travaux d'amélioration sont déjà commencés et vont être activement poussés.

C'est sur le faisceau gras (division de Douai), très étendu, très riche et fournissant des charbons fort recherchés, que vont

porter les premiers efforts. Les puits de Dechy et de Saint-René vont être doublés ; la production de ces sièges, qui a été de 128,000 et 138,000 tonnes en 1896-1897, s'augmentera, par suite, dans de notables proportions.

Il est bon de rappeler, d'ailleurs, que pendant le dernier exercice, 25 fours à coke, système Solvay, ont été montés à Dechy.

Il rentre dans le programme de la direction de créer, en outre, de nouveaux sièges d'extraction. Comme on ne peut pas laisser au hasard le soin d'en déterminer l'emplacement, le distingué directeur de la Compagnie, M. Lemay, va faire procéder tout d'abord à l'exécution de quelques sondages de reconnaissance. Le premier sera fait à Pecquencourt : il doit être commencé actuellement. C'est donc la partie nord de la concession, encore vierge de travaux, que l'on va explorer pour exploiter ensuite.

## MINES DE CARVIN

C'est à environ 305 mètres de profondeur que l'on a recoupé, au sud de la fosse n° 1, la veine Saint-Emile. Les terrains qui l'environnent sont réguliers, bien en place. On peut donc espérer retrouver, avec cette veine, des ressources assez importantes pour assurer pendant longtemps une exploitation rémunératrice par la fosse n° 1.

Cependant, l'exemple du passé, à la même fosse et avec la même veine, prouve qu'il ne faut pas s'endormir sur ce premier succès.

Nous croyons, d'ailleurs, savoir que M. Coursier, l'habile directeur de la Compagnie, se propose d'effectuer sur cette veine, tout en y poussant activement l'extraction, d'importants travaux de reconnaissance qui le fixeront sur la valeur réelle de la découverte.

C'est agir avec sagesse et, quoique les travaux de reconnaissance coûtent toujours relativement cher, les dépenses engagées de ce chef sont des plus utiles et conformes aux intérêts de tous.

Un sondage est entrepris au fond du puits n° 1, il a déjà environ 50 mètres. Il sera, dit-on, creusé assez profondément pour recouper le faisceau de la fosse n° 2, si celui-ci s'étend jusque-là.

## Mines de Flines-lez-Raches

Le Conseil d'administration de cette Compagnie, dans une très prochaine réunion, va examiner la question de la création d'un deuxième puits. L'adoption de cette création ne faisant aucun doute, le Conseil déterminera ensuite par quels moyens il entend réaliser ce projet.

Selon les apparences, il s'arrêtera vraisemblablement à l'idée de convoquer prochainement les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour obtenir de celle-ci l'autorisation de contracter un emprunt de 1,500,000 francs. D'après les on-dit, les obligations seraient de 500 francs, rapporteraient 4 0/0 d'intérêt et seraient émises dans le public avec prime de 15 francs. Un droit de préférence serait réservé aux actionnaires.

Dans ces conditions, nous doutons fort que le public puisse profiter beaucoup de cette émission, qui serait cependant des plus avantageuses pour lui.

## MINES DE LA CLARENCE

La malchance semble poursuivre cette Compagnie.

Ainsi que nous l'avons dit dans nos précédents numéros, le puits noyé avait été rapidement séché, grâce à la puissante pompe louée à Bruay. Après un sérieux cimentage, on avait repris le fonçage de ce puits et l'on était déjà descendu de quelques mètres lorsque l'eau reparut tout à coup.

Pour comble de malheur, il paraît que le piston de la pompe se faussa presque en même temps, de sorte qu'on ne put enlever l'eau et qu'actuellement le puits est noyé de nouveau. On est obligé de sortir le piston de la pompe pour l'examiner et lui faire subir les réparations nécessaires.

Ce n'est qu'après ce travail accompli qu'on pourra procéder une seconde fois à l'épuisement.

## COMPAGNIE DE FIVES-LILLE

Par une pétition en date du 30 octobre 1897, rectifiée le 30 novembre 1897 et refaite le 20 décembre 1897, M. Duval, directeur-gérant de la Compagnie de Fives-Lille, 64 rue Caumartin, à Paris, a demandé, au nom de cette Compagnie, la concession d'une mine de sel sur le territoire des communes de Bourg-Saint-Maurice et des Chapelles, arrondissement de Moutiers (Savoie).

Cette concession serait de 1,973 hectares.

## MACHINES A VAPEUR

Nous sommes heureux d'apprendre que MM. Dujardin et C<sup>ie</sup>, de Lille, les constructeurs si appréciés de machines à vapeur, viennent de remporter un nouveau et brillant succès.

La Compagnie générale des Omnibus de Paris, qui va installer la traction mécanique par l'air comprimé sur plusieurs de ses lignes, leur a, en effet, remis la commande de sept machines à triple expansion de 1,000 chevaux chacune, destinées à actionner ses compresseurs d'air (système Mékarsky).

C'est la Compagnie Babcock et Wilcox, qui fournit les générateurs de cette importante installation, laquelle va être édiflée à Billancourt.

M. Dujardin, qui a promis dernièrement à ses ouvriers de fêter avec eux, dans le courant de l'été, la construction aujourd'hui terminée de son cent millième cheval, aura donc déjà, à ce moment, une belle avance sur son deux cent millième. Les commandes à lui remises depuis le mois de janvier s'élèvent déjà à 12,000 chevaux-vapeur.

Nous ne pouvons que nous réjouir, avec M. Dujardin, ses associés et leurs ouvriers, de cette nouvelle victoire, dont l'éclat rejaillit, en somme, sur toute l'industrie de notre région.

## LA PRODUCTION DE LA FONTE AUX ÉTATS-UNIS

La production de fonte a pris des proportions énormes aux États-Unis pendant les derniers mois de l'année 1897, et au 1<sup>er</sup> janvier 1898, il y avait à feu dans le pays 188 hauts-fourneaux avec une production hebdomadaire de 266,608 tonnes, contre 191 fourneaux et 226,025 tonnes au 1<sup>er</sup> décembre 1897.

La production du mois de janvier dépassera 1,000,000 de tonnes et sera la plus forte connue jusqu'ici pour un seul mois.



L'accroissement de la production a été très rapide et peut s'évaluer comme suit pendant le second semestre 1897 :

	Tonnes
Juillet. . . . .	710.000
Août . . . . .	796.000
Septembre. . . . .	843.000
Octobre. . . . .	925.000
Novembre. . . . .	960.000
Décembre. . . . .	997.000

Total. . . . . 5.221.000

(ECHO des Mines.)

## VARIÉTÉS

### LE MÉTROPOLITAIN DE PARIS

La Commission des chemins de fer de la Chambre des députés a été saisie dernièrement du projet de loi relatif au métropolitain de Paris.

D'après les indications données par la discussion préalable, au sein de la Commission, on peut croire que celle-ci, dont M. Argeliès est rapporteur, adoptera le projet de loi qu'elle est appelée à examiner, en spécifiant toutefois que la construction du métropolitain ne devra, en aucun cas, être un obstacle au raccordement des grandes lignes à travers Paris.

C'est une demi-satisfaction accordée à la province industrielle, dont les intérêts ne peuvent pas s'accommoder d'un métropolitain à voie étroite. Cependant, si le Conseil municipal de Paris parvient à faire exécuter celui-ci, la province ne voit pas bien, malgré les réserves que la Commission des chemins de fer veut apporter au projet, à quelle époque le raccordement des grandes lignes dans Paris pourra être demandé avec quelque chance d'aboutir.

### Emploi du liège naturel comme isolant

Les industriels se préoccupent avec sollicitude, non seulement des conditions de production de la vapeur, mais aussi des moyens de conserver à cette vapeur, jusqu'à son point d'emploi, la température ou, ce qui revient au même, la pression qui lui est donnée au point d'émission.

On comprend, en effet, qu'à tout abaissement de la pression de la vapeur qui se produit entre le générateur et l'appareil où se fait l'utilisation : chauffage ou puissance motrice, correspond une véritable perte de combustible. Dans bien des établissements où la tuyauterie est développée, ces pertes peuvent constituer une forte proportion des dépenses de combustible.

Le même raisonnement s'applique aux usines qui transportent des liquides froids, dont il importe d'empêcher l'échauffement sur leur parcours. Ces pertes sont produites par rayonnement.

Pour combattre efficacement l'effet du rayonnement, on entoure les tuyaux de matières mauvaises conductrices de la chaleur. Bien des essais ont été faits sur nombre de ces calorifuges, et les résultats en ont été fréquemment publiés dans les journaux techniques, principalement en Angleterre et aux Etats-Unis. On rencontre beaucoup de matières plastiques dont

le prix n'est pas élevé, mais dont la conservation et la durée laissent à désirer. Ces matières sont délavées par l'effet des fuites de la conduite, elles se fendillent rapidement et laissent alors des parties de tuyau à nu. Lorsqu'il s'agit de la protection de tuyaux où circulent des liquides froids, l'humidité de l'air vient se condenser sur les revêtements des tuyaux ; les plastiques se ramollissent et il se produit des chutes de la matière isolante. Le même effet s'observe lorsque les tuyauteries sont exposées à des buées, comme dans les teintureries et d'autres industries employant de grands volumes d'eau chaude.

L'emploi de poudres ou de débris de matières isolantes sous forme d'agglomérés est un progrès sur les plastiques au point de vue de la résistance à l'usage.

Ces calorifuges sont plus solides et moins sujets à la désagrégation, mais les agglomérants : ciments, chaux, plâtre... etc, qui entrent pour une forte proportion dans leur composition, abaissent notablement le pouvoir isolant des calorifuges qu'ils empâtent.

Il convient donc d'employer, lorsque cela est possible, les calorifuges à l'état naturel, sans aucun mélange ; le coût du mètre carré est bien un peu plus élevé, mais le surcroît de dépense est rapidement amorti dans l'exploitation par l'économie de combustible qu'il procure.

Cela est surtout vrai lorsqu'il s'agit du liège naturel, dont les qualités isolantes sont universellement reconnues et qu'on s'ingénie à faire entrer dans la composition d'agglomérés, pour la plupart à base de matières minérales.

Pour donner toute son efficacité, le liège doit s'employer à l'état naturel, sous forme de douelles entourant le tuyau à préserver et lui donnant l'aspect d'un prisme régulier. La pose est des plus faciles, la conservation est indéfinie ; lors d'une réparation ou d'une modification à une tuyauterie, il suffit d'enlever la garniture qui est propre à servir sur le tuyau réparé ou remplacé.

Les qualités isolantes du liège naturel ont été, une fois de plus, mises en lumière par M. Charles-L. Morton, de l'Institut technologique du Massachusetts (Etats-Unis).

L'appareil que ce professeur a employé est très simple et en même temps des plus ingénieux.

Le calorifuge à essayer est placé autour d'un tube représentant un élément de tuyauterie ; celui-ci est rempli d'huile et posé sur un bloc de calcite. Ce tube est fermé par un bouchon et surmonté par un bloc semblable à celui formant l'assise. Le bouchon porte un tube pendentif en laiton avec un agitateur commandé par une dynamo.

Autour du tube pendentif, s'enroule une résistance dans laquelle on fait passer un courant électrique jusqu'à ce que l'huile, sans cesse agitée, atteigne, puis conserve invariable, la température indiquée par un thermomètre.

Connaissant la valeur transmise par les blocs de calcite et le nombre de watts du courant, nécessaires pour maintenir la température constante, il est facile de déterminer la perte de chaleur due aux parois recouvertes par les calorifuges.

Les tableaux ci-dessous donnent les résultats obtenus avec diverses substances isolantes, avec des températures de l'huile correspondant à des pressions de 14 kilogrammes et de 1 kilogramme 7 de la vapeur d'eau, la température de l'atmosphère étant de 22 degrés.

## I. — Pression de la vapeur : 14 kilog. par c. m. q.

CALORIFUGES	Épaisseur des Calorifuges	Rayonnement comparé à celui du Tuyau nu
Liège . . . . .	23 m/m	0.251
Magnésie . . . . .	28 »	0.281
Enveloppe d'air . . . . .	28 »	0.300
Id. . . . .	31 »	0.284
Amiante. . . . .	28 »	0.321
Feutre. . . . .	25 »	0.333
Tuyau nu. . . . .	0 »	1.000

## II. — Pression de la vapeur : 1 kilog. 7 par c. m. q.

CALORIFUGES	Épaisseur des Calorifuges	Rayonnement comparé à celui du Tuyau nu
Liège . . . . .	23 m/m	0.232
Magnésie . . . . .	28 »	0.262
Enveloppe d'air . . . . .	31 »	0.261
Amiante. . . . .	28 »	0.333
Feutre. . . . .	25 »	0.395
Tuyau nu. . . . .	0 »	1.000

Comme on le voit, le liège s'est montré, à épaisseur plus faible, meilleur isolant que toutes les autres substances calorifuges essayées en concurrence avec lui. La peinture ou le vernis augmentent encore l'efficacité du liège. Ces enduits peuvent être appliqués directement sur l'enveloppe.

Les enveloppes en liège peuvent être posées, soit sur le tuyau à isoler, soit sur une garniture spéciale qui a pour objet d'emprisonner une couche d'air entre le liège et le tuyau.

La durée d'une garniture en liège est indéfinie. La dépense faite est du reste promptement rachetée par l'économie du combustible.

Voici les renseignements que nous fournit, sur ce point, la *Société des Lièges appliqués à l'Industrie*, 13, rue du Delta, Paris :

Il est établi en principe que si un thermomètre placé à côté d'un tuyau de vapeur à nu accuse un dégagement de calorique de 170 degrés, par exemple, le thermomètre, installé dans les mêmes conditions auprès d'un tuyau garni, ne s'élève pas beaucoup au-dessus de la température ambiante, en moyenne à 25 degrés. Il en résulte une différence de 145 degrés. C'est donc une économie relative de calories au bénéfice de la tension de la vapeur et, par conséquent, une économie incontestable du combustible employé par le générateur.

Un litre d'eau de condensation représente 250 grammes de charbon dépensé. Le moyen qui prévient cette condensation réalise, pour une heure et un mètre carré, une économie de 0 fr. 00625. Par conséquent, 100 mètres de conduites de vapeur économisent dans une heure. . . . . 0 fr. 625

Par journée de travail de 10 heures. . . . . 6 fr. 25

Par année de travail de 360 jours. . . . . 2.250 fr. »

Une garniture isolante de 100 mètres carrés de liège coûtant 1,350 francs est donc payée par l'économie de charbon faite en 217 jours.

## JURISPRUDENCE

COUR D'APPEL DE LYON (1<sup>er</sup> Ch.).

19 mai 1897.

*Les Compagnies minières dont les travaux occasionnent des dommages à la surface sont également tenues des dégâts actuels résultant de leur œuvre et de ceux provenant d'anciens travaux dont elles ont accepté, par leur prise en possession, la surveillance et la responsabilité.*

Considérant que, par acte reçu le 30 juin 1892 par Gonin, notaire à Rive-de-Gier, le sieur Scherèdre a acquis des immeubles bâtis, sis en ladite commune, des époux Denuzière, qui en étaient eux-mêmes acquéreurs de la Compagnie générale des Verreries depuis le 30 janvier précédent; qu'il fut bien stipulé dans l'acte de vente que ces immeubles sont vendus tels qu'ils s'étendent et comportent avec tous les droits de desserte et autres, est-il dit, sans aucune exception ni réserve; qu'il résulte manifestement de la généralité de ces expressions que, dans l'intention des parties, la vente devait comprendre, sans que l'on s'exprimât plus explicitement, tous les droits aux indemnités pouvant être la conséquence des dommages à la surface occasionnés par les travaux souterrains des mines;

Considérant que cette interprétation logique et rationnelle de l'acte de vente est corroborée par la déclaration du sieur Denuzière et du liquidateur de la Verrerie, du 10 janvier 1893, notifiée aux débats, que, dans la vente, les parties ont bien entendu comprendre tous les droits de créance pouvant leur revenir et céder les recours en dommages-intérêts pour les dégâts causés pendant leur possession: que la volonté d'effectuer cette cession par l'acte de vente est donc certaine, quoique non exprimée formellement;

Considérant que l'on prétendrait en vain que les dégâts constatés par les experts remonteraient à une époque antérieure à l'acquisition faite par Scherèdre et ne constitueraient par suite qu'une créance mobilière qui n'a été l'objet d'aucune cession; que, d'autre part, cette prétention est démentie par la déclaration de Denuzière et l'interprétation ci-dessus donnée à l'acte de vente; que, d'autre part, l'antériorité des dégâts à la vente n'est pas absolument démontrée et qu'il est admis en jurisprudence comme constant que les Compagnies minières dont les travaux occasionnent des dommages à la surface sont également tenues des dégâts actuels résultant de leur œuvre et de ceux provenant d'anciens travaux dont elles ont accepté, par leur prise en possession, la surveillance et la responsabilité;

Considérant que le rapport des experts nommés par justice établit que les dégâts causés à Scherèdre avaient bien pour cause les mouvements accidentels du sol provoqués par les travaux souterrains de la Société de Rive-de-Gier; qu'ils déclarent la Société des Mineurs étrangère à ces dommages et qu'ils élèvent à 2,830 francs le montant de l'indemnité à allouer à Scherèdre; qu'il y a lieu d'homologuer leur rapport et de condamner la Compagnie des Houillères aux dépens, y compris ceux de l'action en garantie contre la Compagnie des Mineurs, dont elle s'est désistée;

Pour ces motifs, dit mal jugé, bien appelé; réforme le jugement dont est appel; émendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, homologue purement et simplement le rapport des experts;

Condamne, en conséquence, la Compagnie de Rive-de-Gier à payer à Scherèdre la somme de 2,830 francs avec intérêts de droit pour montant du dommage causé à ses immeubles ;

Condamne ladite Compagnie en tous les dépens, y compris ceux d'expertise et tous ceux de l'instance en garantie ;

Ordonne la restitution de l'amende.

NOTE. — Les principes antérieurement fixés par la Cour d'appel de Lyon en cette matière sont les suivants : Le propriétaire de la surface dans le périmètre d'une concession est en droit d'assigner le concessionnaire de la mine qui exploite au moment où le dommage se produit ; ce concessionnaire est présumé responsable des travaux qui ont causé le dommage, sauf à lui à appeler en cause les exploitants plus anciens ou tous autres, et à débattre contre eux la responsabilité des travaux qui ont causé le dommage ; mais à moins de conventions contraires, les dommages causés à la surface ne peuvent engager la responsabilité définitive que de ceux qui les ont causés.

*Revue de législation des Mines.*  
(E. DELECROIX.)

## BULLETIN COMMERCIAL

### FRANCE

CHARBONS. — Il n'y a rien d'intéressant à signaler pour le moment dans l'état du marché charbonnier. C'est l'époque des renouvellements de contrats, et beaucoup de personnes s'agitent en conséquence. Autant qu'on en peut juger, les anciens prix seront simplement maintenus.

Nous avons eu, ces jours-ci, les résultats de quelques adjudications importantes, celle de 100,000 tonnes pour les chemins de fer de l'Etat entre autres. La plupart des soumissionnaires livrent leurs produits en gare de Rochefort, de la Rochelle et des Sables-d'Olonne et l'on doit constater d'assez grandes différences dans les prix remis. C'est ainsi que, pour la Rochelle, les prix varient de 12 fr. 80 à 14 fr. 90. Quelques charbonnages de la région ont pris part à cette adjudication dont nous donnons plus loin les résultats détaillés.

Une autre adjudication a eu lieu à Douai, pour l'arsenal militaire : 2,200 tonnes de tout-venant industriel ont été adjudgées à 14 fr. 90, et 1,300 tonnes de gailleterie pour fours à 17 fr. 50.

Les prix du coke sont sans changement, à 19 francs pour le tout-venant et de 21 à 24 fr. pour les produits lavés.

D'après la *Revue industrielle de l'Est*, le prix moyen des cokes rendus dans les usines du Comptoir de Longwy a été de 23 fr. 52 pour le mois de janvier. Il n'avait été que de 22 fr. 68 en décembre 1897 et 22 fr. 725 comme moyenne du second semestre de cette même année. Il est probable que ce prix atteindra 24 francs lorsque les derniers contrats auront un plein effet.

\*\*\*

Voici le tableau de nos importations et exportations de combustibles pendant le mois de janvier de l'année en cours et des deux années précédentes :

## HOUILLE

COMMERCE SPÉCIAL, C'EST-A-DIRE QUANTITÉS LIVRÉES A LA CONSOMMATION

### IMPORTATION

		1898	1897	1896	
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
HOUILLE	CRUE	Angleterre.....	437.210	375.760	400.630
		Belgique.....	235.410	342.420	303.070
		Allemagne.....	42.400	43.880	55.320
		Divers.....	560	30	780
		TOTAUX.....	715.580	762.090	759.800
	COKE	Belgique.....	42.450	50.410	41.940
		Allemagne.....	70.410	70.990	64.850
		Divers.....	2.270	1.250	1.100
		TOTAUX.....	115.130	122.650	107.890
	Goudron et brai de houille....		21.382	14.872	20.150

### EXPORTATION

HOUILLE	CRUE	Belgique.....	51.100	33.800	40.440
		Italie.....	1.330	1.400	350
		Suisse.....	16.950	16.600	16.980
		Turquie.....	»	»	»
		Egypte.....	»	»	»
		Algérie.....	340	250	»
		Divers.....	7.620	8.000	9.600
		Approvisionnement ) français.	11.990	11.230	9.850
		de navires ) étrangers	9.040	10.020	7.790
		TOTAUX.....	98.370	81.300	85.010
Coke.....		7.960	7.670	6.340	
Cendres et coke.....		270	280	330	
Goudron et brai de houille....		1.857	1.974	2.080	

Nos importations ont diminué de 47,000 tonnes par rapport à l'année dernière. C'est la Belgique qui voit ses fournitures passer de 342,000 tonnes à 235,000, c'est-à-dire baisser de 107,000 tonnes. Par contre, l'Angleterre nous a envoyé 60,000 tonnes de plus qu'en 1897 et ses exportations, en France, sont en progression constante. C'est donc la Belgique seule qui souffre, pour le moment, du développement donné aux installations charbonnières de notre bassin. En somme, la chose est assez naturelle et il est même étonnant que les charbons belges puissent encore venir dans notre région en si grande quantité, puisque nous sommes nous-mêmes obligés d'exporter en Belgique et que ces exportations augmentent constamment. Il est d'ailleurs bien probable que cette anomalie tendrait de plus en plus à disparaître si la Compagnie des chemins de fer du Nord accordait enfin un tarif réduit pour le transport de nos charbons du Nord et du Pas-de-Calais, des mines aux usines, métallurgiques de Maubeuge, car ce sont surtout ces usines, franco-belges pour la plupart, qui consomment en grande quantité des charbons belges.

Les expéditions de combustibles, par voie ferrée, tant pour le Nord que pour le Pas-de-Calais, ont été de 84,308 wagons pour le mois de janvier 1898, contre 81,607 wagons en janvier 1897. Elles accusent donc, relativement à celles de ce dernier mois, une augmentation de 2,701 wagons ou 27,000 tonnes.

Voici le détail de ces expéditions :

	1898	1897
Nord.....	22.516	22.636
Pas-de-Calais.....	61.792	58.971
TOTAUX.....	84.308	81.607

Cet accroissement est la meilleure preuve que nos charbonnages ont du travail et ne peuvent songer à ralentir leur extraction. Il constitue également une importante cause de fermeté pour les prix.

\* \* \*

FONTES, FERS ET ACIERS. — Nous allons entrer incontestablement dans la période des grands travaux. Déjà quatre grands palais pour l'Exposition sont offerts à nos industriels ; les prix de base pour les soumissions s'élèvent à 5,227,000 francs et représentent, par conséquent, une notable quantité de fournitures et de travail. La nouvelle gare d'Orléans, qui doit être en exploitation pour la fin de l'année 1899, va être mise également en adjudication incessamment. Les forges et laminoirs peuvent donc préparer leurs carnets de commandes.

Il faut, d'ailleurs, observer que les grandes Compagnies de chemins de fer remettent des ordres plus qu'elles ne l'ont jamais fait, aussi une très grande activité règne-t-elle dans les usines qui travaillent surtout pour ces Compagnies. Nous connaissons même tel industriel qui a du travail d'avance pour huit mois. L'usine de Berguettes, des Aciéries de France, avec ses magnifiques installations, travaille également à plein collier : elle s'est fait surtout une spécialité des rails Broca petits et gros et, de ce côté, elle est débordée. Sa réputation, pour cette fabrication, tend d'ailleurs à devenir universelle.

Les aciéries de Micheville viennent d'entrer définitivement dans le Comptoir des poutrelles ; leur quantum est, dit-on, de 36,000 tonnes, et elles conservent la latitude d'exporter comme bon leur semblera.

Notons que Micheville doit, avec ses laminoirs, fabriquer des poutrelles de 120 mètres de long sans réchauffage, avec des lingots d'acier de 2,500 kilos, conditions inapplicables partout ailleurs, même en Allemagne. L'intention de Micheville serait d'exporter 35,000 à 40,000 tonnes par an sur le marché étranger.

COMMERCE SPÉCIAL, C'EST-A-DIRE QUANTITÉS LIVRÉES A LA CONSOMMATION

### IMPORTATION

	1898	1897	1896	
FERS	Minerais .....	166.050 <sup>t</sup>	160.072 <sup>t</sup>	145.058 <sup>t</sup>
	Fonte brute, moulage et affinage .....	3.990	4.176	4.185
	Fonte ferro-manganèse, etc. ....	367	416	349
	Fers en barres { au bois .....	1.281	448	1.121
	{ au coke .....	157	47	789
	Rails .....	»	1	4
	Fers à T et Fers cornières ..	44	100	4
	Tôles { laminées .....	73	21	21
	{ — plus de 0 m/m 6 .....	14	13	3
	{ — 0 m/m 6 ou moins .....	30	40	49
ACIERS	En barres { rails .....	20	3	»
	{ lingots, billettes ..	92	147	183
	Essieux et bandages bruts ..	22	2	2
	Tôles laminées à chaud .....	86	64	111
	{ à froid .....	36	32	45
<b>EXPORTATION</b>				
FERS	Minerais .....	17.142 <sup>t</sup>	7.437 <sup>t</sup>	9.761
	Fonte brute, moulage et affinage .....	17.259	8.419	9.073
	Fers en barres { au coke ..	3.698	2.115	784
	{ au bois ..	»	»	»
	Rails .....	1.865	150	79
	Fers à T et cornières .....	292	25	72
	Tôles .....	309	526	103
	Rails .....	141	1.876	237
	Lingots, billettes et autres ..	1.818	290	521
	Essieux et bandages bruts ..	2.780	7	3
ACIERS	Tôles laminées à chaud .....	339	5	22
	{ à froid .....	2.920	49	2

En résumé, la situation commence à se dessiner assez favorablement. Dans le Centre, le marché est toujours excellent. La Marine fournit d'ailleurs du travail en abondance. Dans la Lorraine, la Haute-Marne, les Ardennes, le Nord, il y a très grande activité chez tous les fournisseurs des chemins de fer et bonne alimentation chez les autres. Les constructeurs du Nord sont particulièrement bien avantagés. A Paris, la situation s'est beaucoup améliorée, puisqu'une importante maison de la place vient d'envoyer des circulaires en hausse. L'entente doit donc être faite ou à peu près entre les forges et les marchands parisiens, et le dépôt des forges du Nord à Paris, dont on a annoncé si bruyamment la création, semble dormir, pour le moment, d'un sommeil bien profond.

\* \* \*

Ci-contre le tableau du mouvement commercial des fers pour le mois de janvier de l'année en cours et des deux années précédentes :

A Paris, les cours officiels sont toujours sans variation. Voici les derniers prix pratiqués pour les vieux métaux :

### VIEUX MÉTAUX

FERRAILLES		Rognures neuves épaisses .....	117
Ferrailles construction	70 à 72	Mitraille ordinaire ..	116
— gros bouts ..	70 à 72	VIEUX BRONZE	
Barreaux non brûlés ..	45 45	Coussinets de chemins de fer .....	109
Platinage .....	40 45	Vieux bronze ordinaire	104 50
Essieux, gros cercles ..	70 75	Tournures titrées ..	99
Tuyaux propres .....	50	— ordinaires ..	90
Rails de chemins de fer	80	LAITONS	
Essieux et bandages ld.	87 50	Léger non étamé .....	74
Rails de terrassement ..	70	Léger étamé .....	67
Grosse tournure .....	50	Tournures jaunes, décolletage, sèches ..	70
Petite tournure .....	40	Tournures ordinaires ..	65
Déchets de tôles neuves	42 50	VIEUX PLOMBES	
Tôles de chaudières 8 <sup>mm</sup> et plus, dérivées ..	65 65	Vieux plombs, planches et tuyaux ..	28 50
Chaudières en tôles non dérivées .....	45 50	Vieux plomb fondu ..	24
Fontes blanches .....	47 50	ZINC	
— grises non brûlées .....	55	Rognures .....	38 50
— de moulage ..	55	Vieux zinc .....	34 75
Vieux tuyaux épais non tartrés .....	52 50	Chiffonnier .....	33
Vieux tuyaux pouvant encore servir .....	75	CUIVRES ROUGES	
FOYERS DE CHEMINS DE FER		Foyers de chemins de fer .....	123

Enfin, voici, sans garantie, le prix de quelques fontes ouvrées à Paris, octroi compris :

Tuyaux : ordinaires, 23 francs ; ovales, 27 francs ; cannelés 35,50 ; coudés, 43,50.

Colonnes pleines ordinaires 21 francs ; à 2 étages, 24 francs ; creuses, 28 à 30 francs.

Plaques unies 22,50. sur modèles à Paris 42 à 52, gaufrées 45,50, Caniveaux et plaques 35,50, gargouilles 25,50.

Regards légers 31,50, ordinaires 29,50, de chaussée 26,50.

### BELGIQUE

CHARBONS. — Rien à signaler qui soit intéressant. En attendant la prochaine adjudication de combustibles pour les chemins de fer de l'Etat, les anciens prix sont toujours pratiqués, c'est-

à-dire 8,50 à 11 pour les menus de grille, 13 fr. pour le tout-venant de four, 9,50 à 13,50 pour les menus flénus, 12 à 15 pour le tout-venant domestique et 17 à 24 pour les produits classés. Les coques sont invariables entre 19 et 21.

FONTES, FERS ET ACIERS. — Les affaires métallurgiques sont toujours très calmes, et il est difficile de prévoir quand l'amélioration tant attendue se produira. Certes il y a eu de plus mauvais moments, les commandes ont déjà été plus rares, mais il n'est pas souvent donné de voir une situation aussi anormale.

En effet, les matières premières, à part les fontes, ont une tendance à la hausse, tandis que les fers sont plutôt à la baisse.

La production de la fonte va probablement encore augmenter. Les aciéries d'Angleur ont, en effet, mis à feu, le 18 courant, un haut-fourneau devant produire 150 tonnes de fonte Thomas en vingt-quatre heures. Un second grand haut-fourneau devant produire également 150 tonnes sera à feu en avril prochain. L'usine de Selessin pourra donc produire sur place les 400 tonnes de fonte dont elle a besoin journalièrement pour ses aciéries.

Le prix de 13 fr. 25, fers marchands, première classe, pour le pays n'est pas facile à obtenir, et celui de 13 fr. est plus couramment pratiqué. Les poutrelles en fer sont obtenues à moins de 13 fr.

Pour l'exportation, le prix de 12 fr. 75 pour fers n° 2 et cornières, franco bord Anvers, est considéré comme un maximum; on traite en dessous.

Les tôles ne sont pas mieux partagées.

## ALLEMAGNE

CHARBONS. — Le marché est toujours très ferme, surtout pour les charbons à vapeur. On attend actuellement ce que va décider le Ministre des chemins de fer de l'Etat prussien pour le renouvellement des contrats qu'il a conclus les années précédentes avec le Syndicat houiller.

Pour 1893-94, ces contrats, pour du charbon flambant de forte composition, avaient été passés au prix de 10 francs. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1894, ce prix a été porté à 10 fr. 625 pour une année et gardé ensuite pour l'année suivante. En 1896, un contrat de deux ans fut signé au prix de 11 fr. 25. Ce dernier contrat expire donc cette année. Étant donnée la bonne tenue du marché charbonnier, le Syndicat voudrait conclure le prochain traité à 11 fr. 875. Jusqu'à présent, le Ministre ne paraît pas disposé à accepter ce prix; il offre, paraît-il, 11 fr. 50. Il est question, d'ailleurs, d'augmenter sensiblement les quantités à livrer, qui passeraient de 1,800,000 à 2,400,000 tonnes.

Le mouvement commercial des combustibles pour les années 1897 et 1896, s'établit ainsi :

	IMPORTATIONS		
	HOUILLE	LIGNITE	COKE
1897. Tonnes.	6.072.030	8.111.076	435.161
1896. —	5.476.753	7.637.503	393.881
Différence 1897	+ 595.277	+ 473.573	+ 41.280
	EXPORTATIONS		
	HOUILLE	LIGNITE	COKE
1897. Tonnes.	12.389.907	19.112	2.161.836
1896. —	11.598.757	15.703	2.216.395
Différence 1897	+ 791.150	+ 3.409	- 54.509

Nous devons constater que la France a exporté du coke en Allemagne : 29,371 tonnes pour la première fois, en 1897.

Nos exportations de houille, dans ce pays, s'élèvent à 14,225 tonnes.

A Dusseldorf, les cours sont fermes et sans changement :

1. Charbons pour gaz et à longue flamme : FR.		
Charbons tout-venant pour gaz. . . . .	12 50 à	13 75
Charbons pour générateurs. . . . .	12 50	13 75
Charbons tout-venant à longue flamme pour gaz. . . . .	10 62	12 50
2. Charbons gras :		
Charbons tout-venant. . . . .	10 02	11 87
Meilleurs charbons mélangés. . . . .	11 87	13 12
Charbons pour coke. . . . .	10 »	11 25
3. Charbons maigres :		
Charbons tout-venant. . . . .	10 »	11 87
Charbons mélangés. . . . .	11 25	13 75
Fine grain II (anthracite). . . . .	24 37	26 25
4. Coke :		
Coke pour fonderies. . . . .	20 »	20 62
Coke pour hauts-fourneaux. . . . .	17 50	» »
Petit coke concassé I et II. . . . .	20 62	21 25
5. Briquettes suivant qualité . . . . .		
	12 50	16 25

FONTES, FERS ET ACIERS. — Les producteurs de poutrelles et de fers pour construction de ponts font un beau chiffre d'affaires à de bons prix. Les fers profilés de toutes sortes, particulièrement les rails, font également l'objet d'une demande excellente.

L'échec du projet de syndicat entre les producteurs de barres a occasionné quelque malaise parmi les manufacturiers, qui craignent de voir une baisse s'établir sous peu, mais jusqu'à présent rien de semblable n'a été proposé. Les fontes font l'objet d'une demande active.

## ANGLETERRE

CHARBONS. — Le marché est calme, mais il y a une très grande activité dans tous les charbonnages. D'importants traités viennent, d'ailleurs, d'être conclus pour l'étranger. C'est ainsi qu'un contrat de 180,000 tonnes a été passé avec la direction des chemins de fer de l'Etat suédois; 310,000 tonnes de charbon de Lambton seront fournies à Stockholm, à 15 fr. 90 *cif*; 37,500 tonnes du même charbon seront également livrées à Gothembourg, à 15 francs *cif*. C'est donc une augmentation de 40 à 50 centimes qu'il faut enregistrer sur les prix de l'année dernière.

Le coke de haut-fourneau est livré à 16 fr. 85 et le coke de fonderie à 19 fr. 35 franco bord Newcastle.

On annonce que les mineurs du Durham ont réclamé une augmentation de salaire.

FONTES, FERS ET ACIERS. — Le marché des fontes a été très calme en ces derniers temps. Les exportations ont ralenti, mais elles sont cependant encore satisfaisantes. La consommation intérieure est faible.

A Middlesbrough, on a coté cette semaine : le N° 1, 53 fr. 10; la Cleveland N° 3, 50 fr. 90; la fonte de moulage N° 4, 50 fr. 30; la fonte d'affinage, 49 fr. 35, et les fontes truitées et blanches, 49 fr. 05.

A Glasgow, on a coté :

	N°1	N°3	N°1	N°3
Coltness. . . . .	65' »	60' »	Glengarnock. . . . .	62' 50 57' 50
Calder. . . . .	64 35	58 75	Clyde. . . . .	63 75 58 45
Carron. . . . .	65 »	60 60	Govan. . . . .	58 45 57 80

# BULLETIN FINANCIER

TABLEAU des derniers cours des valeurs minières et métallurgiques de France au 24 Février pour les valeurs cotées à la Bourse de Lille et au 19 Février pour les autres.

LES LETTRES PLACÉES DANS LA COLONNE DES COURS INDIQUENT LES BOURSES OU LES VALEURS SONT COTÉES : P SIGNIFIE PARIS ; L, LILLE ; Ly, LYON ; M, MARSEILLE ; B, BRUXELLES.

CHARBONNAGES							Forges, Hauts-Fourneaux, Acieries						
TITRES créés	TITRES en circulat.	Valeur nominale	DÉSIGNATION DES VALEURS	COURS	Dernier dividende	EXERCICE	TITRES créés	TITRES en circulat.	Valeur nominale	DÉSIGNATION DES VALEURS	COURS	Dernier dividende	EXERCICE
6.000	6.000	500 t.p.	Albi.....	L1.495	1895	20	20.000	20.000	500 t.p.	Acieries de Firminy.....	Ly2395	..	..
3.600	3.412	..	Aniche (douzième de denier)	-14.000	96-97	300	40.000	40.000	500 t.p.	de France.....	P 992	96-97	36 84
28.800	28.800	..	Anzin (centième de denier)	-5.688	1896	net 190	..	..	..	de Longwy.....	P 890	..	35 ..
6.000	6.000	1/6000	Azincourt.....	880	..	30	..	..	..	de St-Etienne.....	Ly1.610	..	..
30.000	30.000	500 t.p.	Blanzy.....	-1.860	95-96	30	8.500	8.500	500 t.p.	Alais (Forges).....	P 200	..	..
..	..	500	Bouches-du-Rhône.....	M 199	..	2 50	..	..	..	Aubrives-Villerupt.....	B 490	..	..
3.000	..	1.000-400 p.	Bruay (entière).....	L35.400	96-97	net 900	2.000	2.000	1.000	Biache-St-Waast.....	L 555	..	..
60.000	..	..	Bruay (20e act. prim.).....	-1.770	..	45	..	..	..	Chasse (Fonderies).....	Ly1.150	..	160 ..
18.000	17.000	1/48.000	Bully-Grenay (6e act. prim.).....	-2.825	..	50	..	..	..	Châtillon-Commentry.....	..	..	..
3.500	3.500	1.000 t.p.	Campagnac.....	940	1896	50	6.000	6.000	500	Chiers (Hauts-Fourneaux).....	B 640	95-96	30 ..
23.200	23.200	1/23.200 t.p.	Carmaux.....	P1.250	..	50	..	..	..	Commentry-Fourchamb.....	Ly 845	..	..
3.945	3.945	500 t.p.	Carvin.....	L1.210	94-95	40	..	..	..	Creusot.....	-2.175	..	..
7.500	7.500	500	Clarence (La).....	600	..	..	20.000	20.000	500 t.p.	Denain-Anzin.....	L 794	1896	20 ..
60.000	60.000	..	Gourrières (30e act. prim.).....	-1.950	1896	54.20	4.800	4.800	250 t.p.	F. Dumont et C.....	B 338	96-97	net 16 80
14.000	14.000	125 t.p.	Crespin.....	145	..	..	1.200	1.200	500 t.p.	..	L ..	..	..
18.220	18.220	200	Douchy.....	975	1896	35	..	..	..	Espérance, à Louvroil.....	B 1.630	..	96 ..
1.800	1.800	1.000 t.p.	Dourges.....	-13.740	..	250	24.000	24.000	500 t.p.	..	L 1.200	..	..
180.000	..	..	Dourges (100e act. prim.).....	138 50	..	2 50	3.600	3.600	500 t.p.	Forges, Acieries, Nord et Est	P 1.340	..	50 ..
3.500	3.500	1.000 t.p.	Drocourt.....	-4.555	96-97	100	..	..	..	Forges de Vireux-Molhain.....	B 635	..	50 ..
2.400	2.400	1/2400	Epinac.....	600	..	20 83	..	..	..	..	L 615	..	..
28.865	28.865	100	Escarpelle (1/5 act. prim.).....	769	..	10	..	..	..	Franche-Comté.....	Ly 267	..	..
3.500	3.500	750 t.p.	Ferfay.....	575	..	25	..	..	..	Horme et Buire (nouv.).....	..	..	..
6.000	6.000	500	Flines-lez-Raches.....	-1.025	..	..	..	..	..	La Chaléassière.....	..	..	..
..	..	250 t.p.	Grand-Combe.....	M1.165	..	55	..	..	..	Marine et Chemins de fer.....	P1.420	..	40 ..
3.000	3.000	1.000-300 p.	Haute-Loire.....	P 780	..	..	6.000	6.000	500 t.p.	Maubeuge (Hts-Fourneaux).....	L 900	1896	45 ..
300.000	300.000	..	Lens.....	L33.500	96-97	net 1.050	18.000	18.000	500	Micheville (Acieries).....	B 1.290	96-97	net 37 20
29.160	29.160	..	Lens (centième act. prim.).....	394	..	10 50	2.925	4.250	700 t.p.	Pont-à-Mousson.....	N 2.200	1897	100 ..
5.000	5.000	500 t.p.	Liévin (1/40e act. prim.).....	-1.700	..	35	4.250	2.925	1.000	Saulnes.....	B 3.750	1896	net 144 ..
..	..	..	Ligny-lez-Aire.....	600	..	..	8.000	8.000	500 t.p.	Villerupt-Laval-Dieu.....	L 560	96-97	25 ..
1.600	1.600	..	Loire.....	Ly 215	..	..	..	..	..	..	B 500	..	..
800	800	..	Marles 70 0/0.....	L25.650	1896	774 88	..	..	..	ATELIERS DE CONSTRUCTION	..	..	..
4.000	4.000	500 t.p.	Meurchin.....	-17.000	..	531 25	..	..	..	Ateliers de La Madeleine... L 108 75	..	..	..
20.000	20.000	..	Meurchin (1/5 act. prim.).....	-8.750	96-97	325	..	..	..	Cail.....	P 357	..	..
..	..	..	Montrambert.....	-1.790	..	65	..	..	..	Chantiers de la Gironde... ..	675	..	30 ..
6.000	6.000	500 t.p.	Ostricourt.....	Ly 915	..	..	..	..	..	de la Loire.....	749	..	32 50
..	..	..	Rive-de-Gier.....	Ly 681	..	..	..	..	..	Dyle et Bacalan.....	B 675	96-97	40 ..
..	..	..	Rochebelle.....	Ly 18	..	..	15.000	15.000	500	Fives-Lille.....	P 865	..	35 ..
..	..	..	Roche-la-Molière.....	-1.675	..	..	..	..	..	Forges de la Méditerranée... ..	758	..	27 50
..	..	..	Saint-Etienne.....	436	..	..	..	..	..	Nord de la France.....	B 521	96-97	27 ..
4.840	4.840	400 t.p.	Sancy-le-Rouvray.....	L 96 50	96-97	5	2.400	2.400	500	Levallois-Perret.....	P 109	..	15 ..
5.000	5.000	1.000 t.p.	Thivencelles.....	260	1896	10	16.000	16.000	500	Franco-Belge (matériels)....	B 435	96-97	12 50
4.000	4.000	1.000 t.p.	Vicoigne-Noux.....	-23.300	96-97	net 700	1.000	1.000	100 t.p.	Fonderie Durot-Binauld....	L 160	1896	8 ..

## REVUE DES COURS

La longue période d'animation et de hausse que traversait la Bourse de Lille est momentanément arrêtée. Rien d'extraordinaire à cela si l'on songe que beaucoup de gens ayant acheté il y a quelques mois éprouvaient le besoin de réaliser leurs bénéfices, cette réalisation étant le seul but de leurs achats. C'est la seule cause de la lourdeur qu'a montrée le marché durant cette quinzaine. Nous voici arrivés, en outre, au moment où l'on va distribuer les acomptes sur les dividendes futurs. Ces distributions vont fixer approximativement les idées, et il est possible que la Bourse s'en ressente, la spéculation ne pouvant plus donner libre cours à ses hypothèses. Ainsi Lens annonce, pour le 31 mars, un acompte de 550 francs. Or, l'an dernier, la première distribution avait été de 500 francs et la seconde de 550, en tout 1,050 francs. On peut donc espérer toucher cette année un dividende total de 1,400 à 1,450 fr. Il est facile, dans ces conditions, de se rendre compte des limites entre lesquelles peut évoluer le cours des actions de cette Compagnie, qui à 38,500 fr. valent actuellement 900 fr. de moins qu'il y a quinze jours.

Albi a sauté de 1,255 à 1,495 fr.; Aniche a été absolument délaissée cette quinzaine, il est resté à 14,000 fr.; Anzin est passé de 5,775 à 5,688 fr.; Azincourt, de 900 à 880 fr.; Bruay, de 35,475 à 35,400 fr. mais il avait monté à 35,600 fr. et avait détaché un coupon de 225 fr. sur ce cours. Le vingtième s'établit à 1,770 francs; Bully a réagi jusqu'à 2,810 pour remonter à 2,825 francs; Carvin, grâce à sa découverte, a lâché 1,075 pour s'avancer jusqu'à 1,210. La Clarence est descendue de 100 francs et a regagné quelque peu pour finir à 600 fr. C'est un nouvel envahissement des eaux qui est la cause de ce recul.

Courrières perd 45 francs à 1,950 francs; Crespin, 5 francs à 145; Douchy, 10 francs à 975; Dourges, 10 francs à 13,740. Par contre, Drocourt s'est avancé de 4,125 à 4,555, par étapes successives. L'Escarpelle perd 26 francs à 769. Ferfay est inchangé. Flines oscille toujours un peu au dessus de 1,000 et paraît, comme Carvin, décidé à conserver son cours jusqu'à ce qu'une bonne nouvelle vienne le galvaniser à nouveau. Liévin a reculé jusqu'à 1,640 puis a rattrapé son cours de la précédente quinzaine et s'est établi à 1,700; la demande d'extension de concession n'est peut-être pas sans influence à ce sujet. Ligny gagne 25 francs à 600. Marles 70 0/0 est passé de 25,000 à 25,650. Meurchin perd 150 fr. à 8,750 et Vicoigne 200 à 23,500.

Ostricourt a encore gagné 41 francs à 681 et Thivencelles, en trois bonds, s'est avancé de 175 à 260: est-ce qu'on y aurait fait aussi une découverte?

A l'encontre des actions des mines du Nord, celles des mines du Centre et du Midi ont fait preuve de fermeté: Montrambert a gagné 20 francs à 915; Rochebelle, 35 fr. à 530; Roche-la-Molière 15 fr. à 1,675; Grand-Combe 10 fr. à 1,165, etc.

D'une façon générale, les valeurs métallurgiques ont également montré beaucoup de fermeté. Toutes celles que nous enregistrons sous la rubrique « ateliers de construction » sont en hausse plus ou moins sensible. Parmi les autres, celles du Centre sont également favorisées. Firminy s'avance de 2,235 à 2,395. Le Creusot gagne 25 fr. à 2,175. Marine et chemins de fer 30 fr. à 1,420. Micheville saute de 1,225 à 1,290 et Saulnes de 3,600 à 3,750, tandis que Denain et Anzin rétrogradent de 16 fr. à 794.



## BOURSE DE LILLE

COUPONS DÉTACHÉS. — 1<sup>er</sup> février : Blanzly, c. 31, brut 40 fr., nom. 38 40, port. 36 54. — 15 février : Bruay [20<sup>e</sup>, coupon 79, brut et nom. 41 25, port. 40 765; id. action entière, coupon 79, brut et nom. 225 fr., port. 215 30.

COUPONS ANNONCÉS. — 28 février : Aniche, 33 30; Meurchin 5<sup>e</sup>, 21 fr.; id. action entière, 105 fr. — 4<sup>er</sup> mars : Etablissements Gratry, 75 fr. — 15 mars : Economiques du Nord, 10 fr. — 31 mars : Aniche, 33 35; Lens, 100<sup>e</sup>, 5 fr. 50; id., action entière, 550 fr.

## BELGIQUE

## CHARBONNAGES DES PRODUITS, A FLÉNU

## Bilan au 31 Décembre

— ACTIF —		1897	1896	1895	
Immobilisé . . . . .	Frs.	7.362.384	7.417.409	6.957.842	
Réalisable : débiteurs . . . . .	»	2.915.539	1.904.759	1.143.190	
d <sup>o</sup> magasins . . . . .	»	331.642	445.887		
Disponible {	Caisse				
	et Portefeuille . . . . .	»	708.014	1.308.771	
		11.317.579	10.484.326	9.409.803	
— PASSIF —					
Envers la Société {	Capital . . . . .	Frs.	4.000.000	4.000.000	4.000.000
	Réserve, Amortissement, etc. . . . .	»	2.565.070	2.514.307	2.465.962
Envers les tiers {	Obligations . . . . .	»	2.736.000	2.281.000	1.324.000
	Créditeurs . . . . .	»	1.416.509	1.344.338	1.312.979
Bénéfices . . . . .	»	600.000	347.681	306.862	
		11.317.579	10.484.326	9.409.803	
Dividende par action . . . . .	Frs.	150	75	50	

## INFORMATIONS DIVERSES

## MATÉRIEL DE MINES &amp; DE MÉTALLURGIE

## PRINCIPAUX FOURNISSEURS

Prix de l'insertion : 10 fr. la ligne. — Pour une insertion de quatre lignes, on reçoit gratuitement LA REVUE NOIRE. — (V. A. Voir aux Annonces).

## APPAREILS DE LEVAGE

A. VERLINDE, 7, boulevard Papin, Lille (Nord).

## ASCENSEURS &amp; MONTE-CHARGES

THOMAS-JÉSUPRET, 39, rue Roland, Lille (Nord).

## CANALISATIONS D'EAU

A. DEGOIX, 44, rue Masséna, Lille (Nord).

## COMPRESSEURS D'AIR

MESSIAN-LENGRAND, 71, route du Cateau, Cambrai (Nord).

DUJARDIN ET C<sup>ie</sup>, 82, rue Brûle-Maison, Lille (Nord)

## ÉMÉRI (Papiers, Toiles, Meules et Pierres)

V. ANTOINE, 50, rue Princesse, Lille (Nord).

## FERS &amp; ACIERS

H<sup>ts</sup>-FOURNEAUX, FORGES & ACIÉRIES DE DENAIN & ANZIN, à Denain.

## FONTES MOULÉES

WAUTHY, Sin-le-Noble (Nord) et Carvin (Pas-de-Calais).

## FORAGES &amp; SONDAGES

VAN WAELSCAPPEL, 22, rue des Tanneurs, Lille (Nord).

## GÉNÉRATEURS

E. DENNIS, Marly-lez-Valenciennes (Nord).

C<sup>ie</sup> BABCOCK ET WILCOX, 15, Chaussée d'Antin, Paris.

CHAUDRONNERIES DU NORD DE LA FRANCE, à Lesquin-lez-Lille (Nord)

## MACHINES A VAPEUR

DUJARDIN ET C<sup>ie</sup>, 82, rue Brûle-Maison, Lille (Nord).

C<sup>ie</sup> DE FIVES-LILLE, à Fives-Lille (Nord).

## ORDRES DE BOURSE

P. LIAGRE, Agent de change, 13, rue du Palais, Lille (Nord).

CRÉDIT LYONNAIS, 28, rue Nationale, Lille (Nord). (V. A.).

## POMPES CENTRIFUGES ET AUTRES

E. WAUQUIER et fils, 69, rue de Wazemmes, Lille (Nord). (V. A.).

## SERRURERIE GROSSE &amp; D'ART

BOURÉE-THIBAUT ET C<sup>ie</sup>, 25, rue de la Barre, Lille (Nord).

## TREUILS

MESSIAN-LENGRAND, 71, route du Cateau, Cambrai (Nord).

THOMAS-JÉSUPRET, 39, rue Roland, Lille (Nord). (V. A.).

## TUBES EN FER

E. NICODÈME et C<sup>ie</sup>, 39, rue Jean-Bart, Lille (Nord).

## TUYAUTERIE DE FONTE

CAVALLIER, 14, place Cormontaigne, Lille (Ing<sup>r</sup> Pont-à-Mousson)

## Liste des derniers Brevets d'invention pris en France

N. B. — Nous pouvons fournir à nos lecteurs, rapidement et à prix très réduits, des analyses et des copies de Brevets en cours ou périmés.

1<sup>o</sup> Mines, Métallurgie, Constructions mécaniques et métalliques.

270.330. CHAUDRONNERIE DU NORD DE LA FRANCE. — Roue.

270.341. THÉCLE. — Perfectionnement aux marteaux pilons.

270.349. WESTMORELAND et BABINGTON. — Perfectionnement aux essieux de voitures.

270.358. CHAUVEL et MÉNÉTRIER. — Aggloméré pour chauffage.

270.372. THEILE. — Laminoir.

270.377. WOLFF. — Laminoir.

270.380. HUGHES. — Bandages de roues.

270.383. DUNHAM. — Machine à fabriquer les écrous.

270.398. WALKINS et JEWETT. — Chemin de fer électrique.

270.405. BEARD. — Perfectionnement aux alésoirs.

270.410. URQUHART. — Transmission différentielle pour automobiles.

270.412. LE BRIS. — Malaxage et chauffage des menus.

270.443. VIZET. — Distribution de vapeur.

270.447. BLOT. — Pompes rotatives.

270.453. INGERSOLL-SERGEANT DRILL C<sup>o</sup>. — Machine à forer la roche.

270.454. DORR. — Perfectionnement aux bandages de roues.

270.462. MAC COOL. — Etirage des métaux.

270.481. FORTIER. — Voiture à pétrole.

270.487. BELLOT. — Turbine.

270.515. WERNER. — Chaudière tubulaire à vapeur.

270.517. KRUPP. — Fermeture à coin pour pièces d'artillerie.

270.522. KONIG. — Perforatrice.

270.524. LEJEUNE. — Machine à affûter les fraises.

270.539. VALLENT. — Moteur à gaz.



- 270.555. LALLEMENT. — Moteur à pétrole.  
 270.567. KRUPP. — Fermeture de sûreté pour pièces d'artillerie.  
 270.570. PARKER. — Conduite des automobiles.  
 270.590. MIGNOT. — Mécanisme d'automobile.  
 270.598. BOURDY. — Machine à têter les clous.  
 270.599. BOURDY. id. id.  
 270.606. SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'AUTOMOBILES. — Transmissions pour automobiles.  
 270.618. MOSZEWSKI. — Dispositif fumivore.  
 270.620. PHILIPPE et HUGOT. — Bandage de roues.  
 270.629. DILIGEON et Cie. — Réfrigération de moteurs.

## ADJUDICATIONS ANNONCÉES

### France

- 1<sup>er</sup> MARS. — Mairie de Bourges : Adjudications sur soumissions cachetées de : 1<sup>o</sup> 7,000 tonnes de houille pour fours à réverbère, en 4 lots; 2<sup>o</sup> 10,000 tonnes de houille pour générateurs, en 4 lots; 3<sup>o</sup> 1,700 tonnes de coke dur, en 2 lots; 700 tonnes de coke tendre, en 2 lots, pour la fonderie de canons de Bourges. Les cahiers des charges sont déposés aux bureaux de l'artillerie de la place de Paris, avenue de Saxe, n<sup>o</sup> 2.
- 2 MARS. — Préfecture du Nord, Lille. 5,000 tonnes d'agglomérés pour les Ponts et Chaussées, port de Dunkerque. Cautionnement provisoire 1,500 francs; définitif 3,000 francs. Devis et cahier des charges à la Préfecture.
- 3 MARS. — Chemin de fer de l'État, 42, rue de Châteaudun, Paris. — 1<sup>o</sup> Tubes à fumée en laiton, 46,809 kilos; 2<sup>o</sup> tubes à fumée en cuivre rouge, 4,980 kilos.
- 3 MARS. — Préfecture d'Arras. Établissement d'un chemin de halage le long du canal de Neuffossé, entre le pont de Flandre et l'écluse des Fontinettes. Partie métallique : 12,600 francs.
- 4 MARS. — Paris, avenue Rapp, n<sup>o</sup> 2, à 2 heures. Adjudication en 4 lots, au rabais, des travaux de ferronnerie nécessaires à l'exécution de l'ossature métallique de 4 palais à édifier dans le Champ-de-Mars.
- 1<sup>er</sup> lot. Palais du génie civil et des moyens de transport : 1,875,000 francs, cautionnement : 61,000 francs.  
 2<sup>e</sup> lot. Palais des fils, tissus, vêtements : 1,902,000 francs, cautionnement : 62,000 francs.  
 3<sup>e</sup> lot. Palais des mines et de la métallurgie : 755,000 francs, cautionnement : 24,000 francs.  
 4<sup>e</sup> lot. Palais de l'éducation : 695,000 francs, cautionnement : 22,000 francs.
- Les pièces du projet sont déposées dans les bureaux de l'Exposition, avenue Rapp, n<sup>o</sup> 2.
- 4 MARS. — Auxerre. Commune de Maligny. Établissement d'une distribution d'eau avec deux éoliennes ou deux aëri-fères Durozoy : 61,727 fr. 80.
- 6 MARS. — Verneuil (Eure). Distribution d'eau, canalisation et terrassements, 104,000 francs.
- 7 MARS. — Mairie de Tourcoing. 1<sup>o</sup> Grilles pour le groupe scolaire de la Fin-de-la-Guerre : 2,987 fr. 84; 2<sup>o</sup> 5 cantines et préaux couverts pour diverses écoles.
- 7 MARS. — Préfecture de Mézières. 2 heures. Tablier métallique du pont de la dérivation de Romery (canal de l'Est); 7,000 francs, cautionnement : 300 francs.
- 7 MARS. — Préfecture de Mézières. 2 h. 1/2. Pont métallique sur la tranchée d'Ambly (canal des Ardennes); 12,600 francs, cautionnement provisoire : 200 francs.
- 8 MARS. — Postes, rue de Grenelle, 103, Paris :  
 1<sup>o</sup> Travaux d'établissement de lignes pneumatiques à l'intérieur de Paris;  
 2<sup>o</sup> Fourniture de boîtes en fer et de boîtes-pistons en fer pour lignes pneumatiques de 65 et de 80 m/m.

- 8 MARS. — Postes, rue Colbert, Marseille. 10 heures. Fourniture du charbon nécessaire à l'alimentation des générateurs, du 1<sup>er</sup> janvier 1898 au 31 décembre 1900.
- 12 MARS. — Préfecture de la Seine, Paris. Construction d'écoles, 101, avenue de Choisy : ferronnerie et serrurerie, 73,806 francs; fumisterie : 23,504 francs.
- 12 MARS. — Mairie de Rennes. 3,000 tonnes de charbon de terre de fourneau. Cahier des charges, bureaux de la place de Paris, 2, avenue de Saxe. Exemple envoyé sur demande par M. le Directeur de l'atelier de construction de Rennes.
- 15 MARS. — Mairie de Dinan. Alimentation d'eau : 1<sup>o</sup> fourniture de la conduite de refoulement et des conduites forcées en fonte : 82,675 francs; 2<sup>o</sup> transformation de la canalisation intérieure : 78,000 francs.
- 15 MARS. — Châteauroux. Construction d'une marquise au-dessus des trottoirs extérieurs du marché couvert : 9,559 fr. 18.
- 16 MARS. — Mairie de Puteaux, 2 heures : Adjudication sur soumissions cachetées de 5,000 tonnes de tout-venant. Cahier des charges à l'arsenal de Puteaux, 4, quai National, et à la place de Paris, 2, avenue de Saxe.
- 16 MARS. — Mairie de Valence (Drôme), 2 heures : 1,200 tonnes de charbon pour la cartoucherie de Valence.
- 22 MARS. — Paris. Fourniture de charbon de terre et de bois de chauffage de four nécessaire pour le service de la manutention militaire de Paris, du 1<sup>er</sup> avril 1898 au 31 mars 1899.
- 1<sup>er</sup> lot. Charbon de terre. Manutention militaire de Paris (quai de Billy), 12,000 quintaux métriques ordinaire tout-venant; 4,200 quintaux métriques criblé à 35 m/m (gailleterie flambante).  
 2<sup>e</sup> lot. Bois de chauffage de four en bûches. Manutention militaire de Paris (quai de Billy), 2,800 quintaux métriques.

Prochainement. — Lourdes (Hautes-Pyrénées). — Adduction des sources de Juncalas. Canalisation : tuyauterie et robinetterie : 180,700 francs.

Prochainement. — Aups (Var). Réfection des conduites des fontaines, conduits en fonte et accessoires : 17,100 francs.

Alger. Adjudication par voie de concours, en un seul lot, pour la fourniture et la pose de 3 tabliers métalliques sur les Oueds Tamlat, Kellelen et Harbil, dont les débouchés linéaires sont respectivement de 15, de 40 et de 60 mètres. La date de l'adjudication sera donnée ultérieurement.

### Belgique

- 28 FÉVRIER. — Mairie de Blankenberghe. Distribution d'eau potable, filtrée et stérilisée, 2 lots : 44,711 fr. 35 et 116,949 fr. 43.
- 2 MARS. — Ministère de la guerre, à Bruxelles : 40,000 boîtes en aluminium pour petits vivres, nécessaires au service de l'armée.
- 1<sup>er</sup> AVRIL. — A Seraing. 1<sup>o</sup> Entreprise de l'éclairage public et particulier, du chauffage et de la force motrice par le gaz, pour 30 ans. Cautionnement provisoire : 5,000 francs; 2<sup>o</sup> entreprise de la distribution, pour 30 ans, de l'énergie électrique pour l'éclairage public et particulier et autres applications. Cautionnement provisoire : 5,000 francs.

Prochainement. — Bourse de Bruxelles. Fourniture de tubes à fumée en laiton et reprise de tubes à fumée en laiton hors d'usage.

### Norvège

- 2 MARS. — Christiana. Chemin de fer de l'État : 76 tonnes de fil de fer galvanisé et 76,800 pieux en fer pour clôtures.

### Roumanie

- 15 MARS. — Bucharest, 56,000 mètres de fil de fer galvanisé pour les postes et télégraphes.

### Danemark

- 21 MARS. — M. E. Lan. Sagfører for Electricitetsvarket, à Kolding, chaudières et machines pour installations électriques.

## Portugal

Compagnie royale des chemins de fer portugais. Fourniture de 791 tôles en fer planées pour panneaux de voitures. Les propositions seront reçues jusqu'au 2 mars prochain, sous plis recommandés. Renseignements aux bureaux de la Compagnie, 28, rue de Châteaudun, Paris.

## RÉSULTATS D'ADJUDICATIONS

## France

- 31 JANVIER. — Bordeaux. Fonderie nationale de Saint-Médard. 4,800 tonnes de combustibles minéraux en 4 lots égaux : 3 lots à M. Péguet, de Decazeville, à 26 fr. 75; 1 lot à M. Treilhaes, de Toulouse, à 27 fr. 50.
- 1<sup>er</sup> FÉVRIER. — Paris. Ministère des colonies pour le chemin de fer du Soudan. 1<sup>o</sup> 10,340 rails de 6 mètres et 10,500 éclisses, aux Aciéries de France, pour 211,000 francs au Havre ou 213,620 à Bordeaux; 2<sup>o</sup> 42,000 boulons d'éclisses et 20 clés à Manufacture ardennaise, à Braux, pour 3,631 francs au Havre et 3,668 fr. 80 à Bordeaux; 46,000 traverses métalliques et 150 clés aux Aciéries de France pour 319,380 francs au Havre ou 332,140 à Bordeaux.
- 2 FÉVRIER. — Vonges. Poudrerie nationale, 470 tonnes de houille pour générateurs : M. Champeil, de Vonges (Côte-d'Or), à 22 fr. 57 la tonne.
- 5 FÉVRIER. — Chartres. Tabliers métalliques de la ligne de la Loupe à Brou, à 13,500 francs. Adjudicataires, MM. Baudet, Douan et Cie, à Paris, à 7 0/0 de rabais.
- 8 FÉVRIER. — Toulouse. Houille pour l'abattoir et les établissements municipaux, en 1898. Mines de Carmaux, à Toulouse, à 32 francs la tonne.
- 8 FÉVRIER. — Mairie de Tours. Charbon de terre pour la poudrerie de Ripault : 850 tonnes à M. Fayol, de Commentry, à 24 fr. 50 — 850 tonnes à M. Vignon, de Tours, à 26 fr. 25.
- 11 FÉVRIER. — Douai, pour l'arsenal. 2,200 tonnes de tout-venant à M. Boisseau, de Douai, à 14 fr. 90; 1,300 tonnes de gailleterie pour fours à recuire à M. Ason, de Douai, à 17 fr. 50.
- 17 FÉVRIER. — Paris. Chemins de fer de l'État. Fourniture de 100,000 tonnes de charbons menus pour le service des locomotives. Ont soumissionné : MM. Delmas frères, 24,000 tonnes à 14 fr. 70 la tonne en gare de Rochefort et 16,000 tonnes à 14 fr. 35 en gare de la Rochelle. — Société générale des houilles et agglomérés : 12,000 tonnes à 14 fr. 89 en gare des Sables. — M. Henri Cels, 64,000 tonnes en gare de la Rochelle dont 20,000 à 12 fr. 80, 10,000 à 13 fr. 20, 34,000 à 13 fr. 47; 24,000 tonnes en gare de Rochefort, dont 6,000 tonnes à 13 fr. 4,000 tonnes à 13 fr. 20, 14,000 tonnes à 13 fr. 47. — M. Decoux, 30,000 tonnes à la Rochelle, dont 12,000 à 14 fr. 90, 12,000 à 14 fr. 45 et 6,000 à 14 fr. — Mines de Blanzy et Ouest, 12,000 tonnes à 15 fr. 10 aux Sables d'Olonne. — Houillères d'Ahun, 7,000 tonnes à 15 fr. 20 en gare de la Vallée (Creuse). — Aciéries de France, en gare d'Aubin, 2,700 tonnes à 14 fr. 47, 1,000 à 13 fr. 84 et 1,000 à 14 fr. 09. — Commentry-Fourchambault, 600 tonnes en gare de Coutras à 14 fr. 52 et 10,000 tonnes en gare d'Angoulême, dont 5,000 à 13 fr. 55 et 5,000 à 13 fr. 40. — Mines de Champagnac, 700 tonnes à 14 fr. 54 en gare de Coutras, 2,000 tonnes à 15 fr. 30 en gare d'Angoulême. — M. Ortigé, 5,000 tonnes à 15 fr. 25 en gare de Tonnay-Charente. — M. Brichaud, 30,000 tonnes à 13 fr. 50 en gare de la Rochelle ou La Pallice. — MM. Green, Holland et Sons, 75,000 tonnes à 13 fr. 35 en gare de la Rochelle ou Rochefort et à 13 fr. 50 en gare des Sables. — Houillères de St-Laurs, en gare de St-Laurs, 1,000 tonnes à 14 fr. 50, 2,000 à 14 fr. 75 et 1,000 à 15 fr. — Mines de Freymoreau, 6,000 tonnes en gare de St-Laurs ou de Freymoreau, dont 1,000 à 14 fr. 25, 2,000 à 14 fr. 50 et 3,000 à 15 fr. — Mines de Béthune, 10,000 tonnes à 10 fr. en gare de Bully-Grenay. — Mines de Vicoigne et Nœux, 5,000 tonnes à 18 fr. 50 en gare de Chartres. — L'adjudication sera remise ultérieurement.

## Belgique

- 16 FÉVRIER. — Bourse de Bruxelles, pour chemins de fer de l'État :
- 1<sup>o</sup> 750 tonnes rails de 30 kilos à Ougrée et autant à Angleur, à 165 francs la tonne; 275 tonnes rails de 23 kilos à M. Boët, à 145 francs.
  - 2<sup>o</sup> 1,775 paires d'éclisses-cornières pour rails de 30 kilos : Marcienne-Couillet, 396 francs les cent paires; Angleur, 399 fr. 50 les cent paires.
  - 3<sup>o</sup> 19,520 boulons d'éclisses avec rondelle Grover et écrous en fer : Boulonneries de la Louvière, 11 fr. 75 les cent pièces.
  - 4<sup>o</sup> 28,400 plaques d'appui pour rails de 30 kilos, Angleur, 29 fr. 90 les cent pièces.
  - 5<sup>o</sup> 83,400 tire-fond de 0<sup>m</sup>113 : Boulonneries de la Louvière, 9 fr. 75 les cent pièces.
  - 6<sup>o</sup> 5,325 tringles d'écartement pour voie de 1<sup>m</sup> (rails de 30 kilos) : Boulonneries du Nord : 123 fr. les cent pièces.

## FIRMES INDUSTRIELLES

## Dissolutions. — Modifications. — Formations

- Dissolution de la Société *O. Leroy et A. Heurtebise*, fabrique d'ascenseurs, 61, avenue Victor-Hugo, Paris. 1<sup>er</sup> février 1898.
- Formation de la Société en nom collectif *Desmarais et Georges Morane*, constructions mécaniques, 10, rue Banquier, Paris. 400,000 fr. 27 janvier 1898.
- Formation de la Société en participation *A. Heurtebise, Couvert et Cie*, fabrique d'ascenseurs, 61, avenue Victor-Hugo, Paris. 19 janvier 1898.
- Formation de la Société anonyme dite *Société commerciale d'Automobiles*, 77 bis, avenue Grande-Armée, Paris. 30 ans. 600,000 fr. 12 janvier 1898.
- Formation de la Société anonyme dite *Charles Vigreux et Lucien Brillié*, constructions mécaniques, 30, boulevard Villiers, Levallois. 12 ans. 100,000 fr. 29 janvier 1898.
- Formation de la Société en commandite *de Dietrich et Cie*, constructions mécaniques, route nationale de Nancy, à Schelestadt, à Lunéville. 24 ans. 2,018,000 fr., dont 896,000 fr. en commandite. 30 décembre 1897.
- Formation de la *Société anonyme des hauts-fourneaux, forges et aciéries de Pompey* (Meurthe-et-Moselle), à Pompey (Meurthe-et-Moselle). — 99 ans. — 11.000.000 fr. Du 19 janvier 1898.
- Formation de la Société anonyme dite *Compagnie minière et métallurgique des cuivres de France*, 6, rue de Châteaudun, Paris. — 90 ans. — 600.000 fr. Du 17 janvier 1898.
- Formation de la Société en nom collectif *Préel et Guérault*, combustibles, 2, rue de Boudeauville, Paris. — 10 ans. — 10.000 fr. Du 17 janvier 1898.

## Convocations d'Actionnaires

- 1<sup>er</sup> mars. — A Bernissart (Belgique). — Charbonnages de Bernissart.
- 2 mars. — A Paris. — Compagnie de la Chaudière mixte (en liquidation).
- 3 mars. — A Anvers. — Mines de Bellmont.
- 3 mars. — A Namur. — Charbonnages et Sous-Produits réunis.
- 4 mars. — A Paris. — Société des lièges appliqués à l'industrie.
- 6 mars. — A Valenciennes. — Caisse Industrielle du Nord.
- 7 mars. — A Paris. — Usine métallurgique de Marquise.
- 8 mars. — A Liège. — Société liégeoise pour la construction de machines.
- 11 mars. — A La Préalles (Belgique). — Charbonnages de la Petite-Bacnure.
- 15 mars. — A Liège. — Charbonnages de Kessales à Jemeppe-s-Meuse.
- 30 mars. — A Paris. — Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

Le Directeur-Gérant : EM. LEFÈVRE.

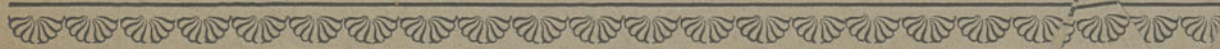
Lille, imprimerie G. Dubar et C<sup>e</sup>, Grande-Place, 8.

LA REVUE NOIRE



IONS

ILLE



(Nord)

MARLY-LEZ-VALENCIENNES

**CHAUDRONNERIE**

DE FER

BON MARCHÉ - EXÉCUTION SOIGNÉE - TRAVAIL PARFAIT

SPÉCIALITÉS :

- Générateurs semi-tubulaires de toutes grandeurs à tubes démontables Bèrendorf.
- Générateurs tubulaires, Générateurs ordinaires à bouilleurs extérieurs.
- Bacs et Réservoirs en tôle noire, peinte ou galvanisée.
- Cheminées en tôle, etc., etc.

ENTRETIEN DE SUCRERIES ET DE DISTILLERIES

**EUG. DENNIS FILS**

Ingénieur-Constructeur (A. & M.)

MARLY-LEZ-VALENCIENNES

(Nord)