

anglaise du commerce du fer, le président, sir John Jenkins, a lu son mémoire sur cette question. En voici le résumé :

Pour diverses raisons, cette acquisition par l'Etat des chemins de fer anglais devenait désirable surtout au point de vue des tarifs, qui alors deviendraient plus uniformes et en conséquence avanceraient énormément les intérêts des industriels et des commerçants.

L'orateur détailla ensuite un plan de rachat.

On pourrait d'abord racheter les lignes à la valeur totale de leur capital payé, soit environ 1,134,500,000 liv. st., qui à 3 p. c. d'intérêt, impliquerait une dépense annuelle de 53 millions liv. st.; en prenant pour base les recettes nettes pour 1898, il y aurait un boni de 7 millions liv. st. qui serviraient à différentes réductions. Dans le second cas, en prenant pour base la cote actuelle de la hausse, on arriverait à 1,417 millions liv. st. dont l'intérêt à raison de 3 p. c. serait de 42 millions liv. st. par an.

Le troisième plan de sir John Jenkins serait le rachat des lignes par l'Etat sur la base du coût probable de leur remplacement. L'intérêt annuel dans ce cas ne serait que de 23 millions liv. st. Le meeting s'est séparé en adoptant une résolution pour demander aux Communes la nomination d'une commission pour le rachat des chemins de fer anglais par l'Etat.

**

M. Eyre, grand capitaliste de Londres, a obtenu du gouvernement de Nicaragua l'autorisation, pour le syndicat dont il est le chef, de percer le canal de Nicaragua.

Cette concession fait passer en seconde ligne le projet de percement formé par une compagnie anglo-américaine et dont les conditions avaient été arrêtées dans la convention Hay-Pauncefote sur laquelle le Sénat de Washington a encore à se prononcer.

**

Pétrole combustible : M. Gaston Compère, dans le journal le *Transport* (No du 1er août), fait ressortir les avantages du pétrole comme combustible dans le chauffage des chaudières à vapeur. Son emploi, dit-il, réalise des économies considérables résultant de la diminution du personnel des machines (un homme sur trois suffit), des facilités réelles d'approvisionnement et d'embarquement, et chose également appréciable pour la propreté du bord, de l'absence de fumée et

de la suppression des scories et des escarbilles.

Des Compagnies telles que la Compagnie Hambourgeoise Américaine, la Raz Company, la Galbraith, la Société Pembroke and Co, la société Cossovith et la Compagnie de Fiume, ont des navires utilisant exclusivement ce combustible.

Une compagnie anglaise, la Shelle line a déjà douze vapeurs chauffés au pétrole. Elle a établi dans tous les ports d'escale entre l'Angleterre et l'Extrême-Orient des dépôts de pétrole pour l'approvisionnement de ses steamers.

Pour donner une idée de l'avantage de ce nouveau mode de chauffage, nous citerons simplement la dépense de combustible faite par le navire *Trigonia* de la Shell line pour un voyage de Singapour au Nhalié. Le *Trigonia* a dépensé à la vitesse de 10 nœuds, 10 tonnes de pétrole à 11 shilling la tonne, soit pour cette traversée \$37.50 de combustible.

Le charbon employé pour la même distance à la vitesse de 10 nœuds aurait coûté environ \$320 ! Près de 12 fois plus ! Devant une telle preuve, les commentaires seraient superflus.

**

On sait que plusieurs espèces de microbes élaborent de précieuses matières tinctoriales, ou, plutôt, que ces microbes sont parfois d'une couleur éclatante. L'industrie pourrait donc, peut-être, utilement les employer. Quelques-uns de ces microbes sont précisément des plus dangereux, car ils engendrent de graves affections et se propagent avec une extrême facilité. Ces faits ont suggéré à un chimiste américain l'idée originale de cultiver, ou si l'on préfère, d'élever avec soin et en nombre infini ces dangereux petits teinturiers, dont on se débarrasserait avec le même soin aussitôt qu'ils auraient fourni tout ce qu'on leur aurait demandé, c'est à dire des couleurs utilisables. Cette idée a séduit un grand industriel de Baltimore qui a, dit-on, établi une ferme où différentes espèces de microbes redoutables vont être cultivées pour être ensuite livrées à l'industrie. Desséchés ou transformés en substances colorantes inoffensives, ces mêmes microbes, qui de leur vivant étaient les invisibles destructeurs de l'homme, deviendraient, à leur mort, des serviteurs agréables qui le pareraient de brillantes couleurs.

Au surplus, on cultive déjà avec beaucoup de succès et dans un autre

lointain pays une bestiole dont, jusqu'ici, on ne recherchait pas beaucoup la fréquentation : la tarentule. Selon une opinion fort répandue, la morsure de cette araignée produit une grave maladie, une torpeur, une somnolence prolongée qui ne peut être combattue que par la musique ou la danse. C'est cette danse fort agitée qu'on appelle la *tarentelle*, du nom de la bestiole.

Or, en Australie, on élève cette araignée avec beaucoup de zèle et de soin, à cause de sa toile. On en fait un tissu qui, dit-on, est plus solide et bien plus léger que la soie. On s'en sert surtout pour la confection des ballons. Chaque tarentule fournit, en moyenne, trente mètres de filaments, et huit de ceux-ci, réunis et tressés, forment un fil.

**

Le médecin allemand, professeur Hansemann vient d'attirer encore l'attention sur la manière déraisonnable de se chauffer de l'homme de nos jours.

Tandis que d'ailleurs, la mode des dernières quinze années, par l'influence de l'hygiène, s'est améliorée, les formes de chaussure sont devenues de plus en plus chinoises.

L'homme civilisé a transformé ses orteils, primitivement mobiles, comme les doigts, en colifichets immobiles de son pied.

Le joint principal du gros orteil est souvent tellement disloqué par les chaussures élégantes, que cet orteil est passé en dessus ou en dessous des autres.

Les chaussures trop courtes faussent les orteils et les blessent. Les ongles entrent dans la chair, et il se produit des inflammations douloureuses, rendant nécessaires des opérations.

On empêche les ongles d'entrer dans la chair en les taillant non pas ronds, comme aux doigts, mais droits afin que les bouts dépassent le plein de l'ongle.

Là où la chaussure presse,—et presque toutes les chaussures modernes pressent,—se forment des cors.

Enfin les talons sont faits trop élevés ; ce qui nous force à marcher en nous balançant sur les pointes de pied et de presser la colonne vertébrale dans la taille en avant. Or, c'est ce qui cause, notamment aux dames, des douleurs dans le dos.

**

L'excessive cherté du charbon suggère à un journal une question toute rationnelle : il demande pourquoi le public ne reprendrait pas