

fait jusqu'à 400 milles marins. Pendant la guerre hispano-américaine, on a fait grand usage, pour le transport des dépêches par mer, de pigeons voyageurs. La Compagnie des vapeurs, faisant le service entre Hambourg et l'Amérique, est en train d'organiser sur ses paquebots un service de dépêches par pigeons ; elle est puissamment aidée par la Société colombophile de Hambourg.

\*.\*

A une assemblée qui a eu lieu lundi dernier, aux bureaux de la compagnie, 94 rue Queen, sous la présidence de l'Hon. L. J. Forget, les actionnaires de la Royal Electric ont voté, sans discussion, une résolution à l'effet de doubler le capital de la compagnie.

Le capital de la Royal Electric était de \$1,500,000. Il est donc porté à \$3,000,000.

Les actions sont de \$100.

\*.\*

Un nouveau produit pour la construction en Allemagne : Ce nouveau produit dénommé *Keramo*, composé principalement de verre et fabriqué à Penzig (Silésie), vient de faire son apparition sur le marché. D'après les informations qu'on a pu obtenir, ce produit est composé de déchets de verre réduits en poussière qu'on durcit par un procédé spécial de dévitrification et par une forte pression. De cette manière, la transparence et la fragilité du verre sont enlevées mais d'autres qualités telles qu'une dureté extraordinaire, une grande résistance à l'action des intempéries, la non-conductibilité de la chaleur, la non-inflammabilité, l'insensibilité à l'action de l'huile, de la graisse, des acides, etc., restent dans ce nouveau produit. Le *keramo* peut être employé avec succès pour les lambris dans l'intérieur des bâtiments, pour recouvrir les

pavés dans les maisons, les cuisines, les buanderies, les vérandas, les balcons, etc., pour cimenter grossièrement les murs exposés aux intempéries ainsi que pour les escaliers qui doivent résister à l'épreuve du feu.

La couleur dépend de la couleur du verre dont on se sert pour la fabrication. Le prix du *keramo* est de \$1.60 environ par verge carrée. Les expériences faites jusqu'à ce jour avec ce produit ont donné les meilleurs résultats.

\*.\*

Un ingénieur anglais, M. Rous Marten, vient de publier dans *The Engineer*, une étude intéressante et documentée, d'où il résulte que, depuis quelques années, l'Angleterre est déçue de la palme de la vitesse pour les chemins de fer et que la France détient désormais le record de la rapidité.

D'après la statistique de M. Rous Marten, le train qui, à l'heure actuelle, dévore le plus d'espace, est le rapide de Paris à Amiens, qui couvre une distance de 130 kilomètres en une heure vingt et une minutes, ce qui donne 95 kilomètres à l'heure. Vient ensuite l'express de Paris-St-Quentin, qui met 120 minutes pour faire 152 kilomètres et le rapide Paris Bordeaux qui accomplit un trajet de plus de 530 kilomètres en 6 heures 42 minutes (arrêts compris).

L'Angleterre ne peut rien mettre d'équivalent en regard de ces vitesses fantastiques. Il se produit, en revanche, chez elle, un phénomène des plus bizarres : des trains comme celui d'Exeter à Londres ou de Douvres à Londres, mettent plus de temps à accomplir aujourd'hui leurs parcours qu'ils n'en mettaient il y a quinze ans ! C'est à croire que ces trains sont vraiment fatigués.

M. Rous Marten termine son article par une étude comparée de di-