

petite merveille botanique d'une blancheur de neige teintée de rose. Elle atteint huit à vingt pouces de hauteur, et chacune de ses bractées, de ses sépales et de ses clochettes miniatures se congèle si délicatement qu'on pourrait croire que le roi de glace en personne y a mis la main. Les fleurs sont disposées en grappe, sur une hampe commune, à la façon de la jacinthe. Mais, bien que cette grappe translucide tout entière soit colorée de rose et de carmin, les pétales sont d'une richesse et d'un éclat qui surpasse tout le reste, et s'ouvrent pour laisser clairement apercevoir leurs

étamines et leur pistil gelés. L'expédition de Long, dont l'un des membres avait lui-même découvert le *Sarcodes*, trouva une ou deux de ces plantes portant huit fleurs parfaites, dont l'une avait un faux bulbe, d'au moins vingt pouces, qui ressemblait pour la forme à une pomme de pin et était aussi fragile qu'un fil de verre. Bien que ce pseudo-bulbe fût dur au toucher, il se dessécha à tel point, en quelques jours, qu'il n'était pas plus gros que la verge étrange, et semblable à de la glace, qui l'avait porté. Les horticulteurs fleuristes de la côte du Pacifique ont essayé bien des

fois de cultiver le *Sarcodes*, mais en vain. Les bulbes sont trop fragiles pour supporter une transplantation, et la graine refuse de croître. Les botanistes avaient, un jour, déclaré que la plante ne prospérerait pas au-dessous de la zone des neiges éternelles; mais cette déclaration s'est trouvée fautive. Une chose est certaine, toutefois: elle commence à se développer quand la terre est couverte d'une épaisse couche de neige, et fleurit dès qu'elle a pu réussir à percer la glace.

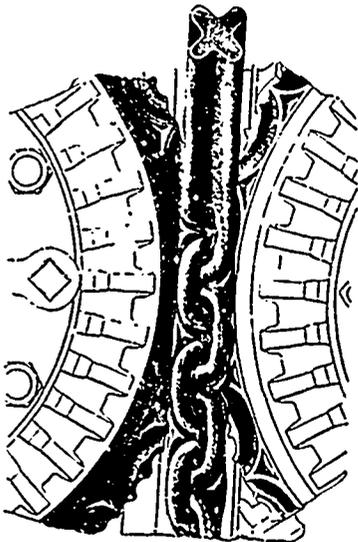
Elle devrait réussir en Canada.

Les Nouveautés Industrielles

Chaîne sans soudure

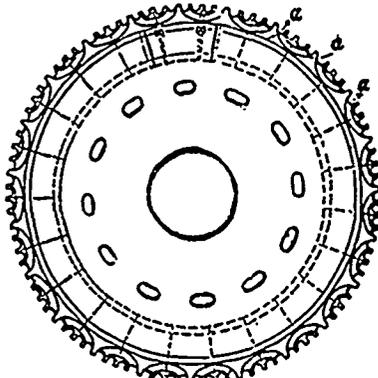
Voici un produit des plus ingénieux. Il s'agit de convertir une barre de fer en chaîne sans la couper en morceaux et sans souder un seul anneau.

La machine se compose de quatre roues qui se font face et qui sont assez rapprochées les unes des autres pour que la barre de fer qu'on fait passer entre soit attaquée par elles sur ses quatre faces à la fois. La gravure qui suit montre la position et la forme de deux de ces roues. L'une des autres est enlevée du dessin pour faire voir l'intérieur du mécanisme.



No. 1.

On voit que ces roues ont comme des échancrures. C'est pour qu'elles mordent la barre de fer qu'on jette entre ces quatre roues. Là où il y a une échancrure, le fer reste intact, tandis



No. 2.

que les dents pénétreraient dans la barre,

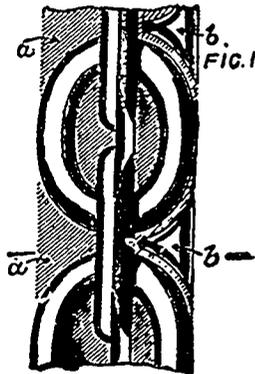
de manière à dessiner les chaînes. Les mailles que vous voyez commencées sur un bout de la barre sont censées avoir été faites par la roue que nous avons fait disparaître pour montrer le dessin.

La figure 2, qui représente une roue entière, fera mieux comprendre comment ses dentelures rentrent dans la barre de fer.

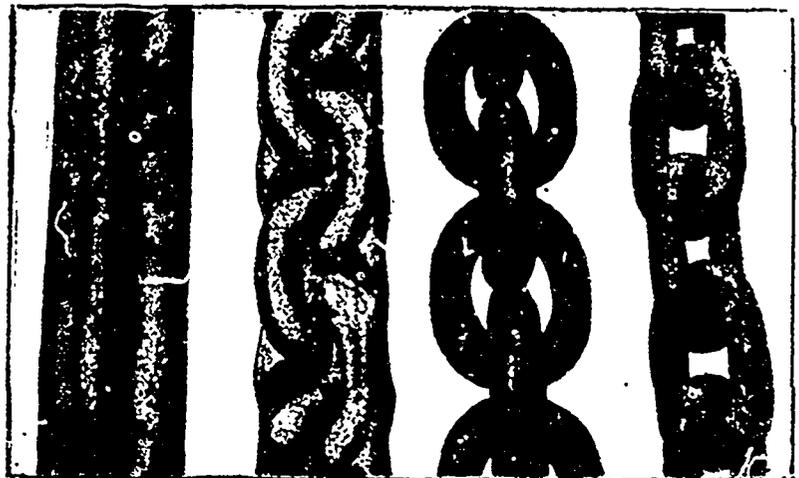
Quand les roues ont passées sur la barre, voici l'état dans laquelle cette barre se trouve.

Les parties que nous avons mises en noir pour faire comprendre que c'était la barre primitive, bien qu'elle n'existe plus ont été refondues sur les anneaux. C'est maintenant le vide. Alors, il n'y a plus qu'un procédé pour enlever le métal qui est resté entre les anneaux commencés. Un autre instrument le nettoie d'un seul coup et chaque anneau se trouve enlacé dans l'autre sans avoir été ouvert.

Voici le tableau des quatre états par où passe la barre de fer.



No. 3.



No. 4.

On comprend qu'elle force additionnelle une telle chaîne doit avoir, attendu qu'il n'y a pas de soudure à craindre.

La première opération, c'est-à-dire le

roulage ou le moulage de la chaîne, a fait à raison de 20 pieds à la seconde.

Vu la pression énorme des roues sur la barre de fer ou d'acier chauffée à rouge, une barre de 50 pieds de long fait une chaîne de 197 pieds.

Le prix des chaînes va donc baisser considérablement.

Ce procédé est d'invention allemande. M. O. Klatte, le gérant de la Walzwerk Germania, à Neuweid-sur-Rhan, en est l'auteur.

Le Bicycle à moteur

Les lettres que nous avons reçues, demandant certains renseignements sur les différents systèmes de bicycles exposés par nous, prouvent tout l'intérêt que l'on porte à ce nouveau genre de locomotion. On veut savoir, surtout, si c'est bien le cas qu'il existe maintenant un bicycle mû par le pétrole. Oui, c'est absolument le cas; et cette machine est entrée dans le domaine pratique.

Il n'y a donc plus à en douter: le cyclisme par la force de l'homme a dès maintenant un rival dont il est difficile de méconnaître l'avenir, le cyclisme par la force d'un moteur mécanique. Et elle n'est que l'entrée en scène de nouveaux appareils de transports, intermédiaires entre les voitures à pétrole et les machines vélocipédiques.

La direction se fait comme dans la bicyclette simple, avec d'autant plus de facilité même et moins de chances de

glissements, que le centre de gravité de l'appareil est placé beaucoup plus bas qu'ordinaire. Ajoutons que l'allure se règle aisément, 3 à 25 milles à l'heu-