

VENTES PAR LE SHÉRIF

pour la semaine prochaine

DISTRICT DE MONTREAL.

Aucune.

La Construction

NOTES

Le curé de la paroisse de St Louis de France, Montréal, doit construire cet été une maison d'école de 75 x 60 à 3 ou 4 étages, au coin des rues Roy et Cadieux.

Le Young Men Christian Association de Montréal, vient d'acheter une propriété, rue Sherbrooke, où elle va faire bâtir cet été.

PETITES NOTES

Si l'on pouvait faire évaporer toute l'eau de l'océan, il resterait au fond une couche de 200 pieds de sel.

On fait en ce moment à Paris des essais de pavage en blocs de fonte, sur les rues le plus fréquentées, le long des rails des tramways.

Londres a 12 milles de longueur et 17 de largeur. Chaque année on y voit s'ouvrir 20 milles de nouvelles rues. Presque comme à Montréal.

Le pas d'une autruche est d'environ 12 pieds; lorsque l'autruche est effrayée, elle peut courir 25 milles à l'heure. On pourrait l'entrer dans la classe des 2.25.

Humboldt a dit que le globe contient 56,000 espèces de plantes, 51,000 espèces d'animaux, 44,000 espèces d'insectes, 4,000 espèces d'oiseaux et 7,000 espèces de reptiles.

Une poêle à frire avec des pieds de six pouces de long vient d'être découverte dans les fouilles d'Herculanum. Elle appartenait à Docilla, qui a gravé son nom sur la queue.

En dépouillant une momie égyptienne, on a déroulé plus de 1000 verges de toile. Cette toile ressemble un peu à notre toile à fromage d'aujourd'hui, mais elle est de qualité plus fine.

Le Ptériophthalmus, un poisson qui vit dans les marais de la Malaisie, est le seul poisson connu qui respire par la queue. Si on lui couvre la queue d'huile ou de vernis, il meurt par suffocation.

Sir Wm Armstrong, qui a révolutionné l'artillerie en Angleterre, a débuté dans la vie comme avocat, M. de Lesseps avait reçu l'éducation que l'on donne à ceux qui se destinent à la carrière consulaire. L'un et l'autre, cependant sont devenus célèbres par des travaux de génie civil ou de mécanique.

Le département des postes s'est rendu à la demande de la chambre de com-

merce de Québec, et à partir de l'ouverture de la navigation, toutes les malles venant du sud et de l'ouest de Montréal seront transportées à Québec par le convoi du Pacifique arrivant ici le dimanche après-midi.

En 1787, le territoire sur lequel la cité de Philadelphie est maintenant construite, appartenait à un nommé Pierre Rambaud ou Rambo. Cette information va peut-être susciter une "succession Rambaud" dans le genre de la fameuse "succession Bonnet".

Deux nouvelles publications nous sont arrivées la semaine dernière: *La Semaine*, hebdomadaire, publiée à Québec, et *la Revue Bleue*, mensuelle, publiée à Montréal. La première est une sorte de revue de la presse, qui reproduit des articles récemment publiés dans d'autres journaux. Cela coûte moins cher que de payer un rédacteur. La seconde nous paraît avoir pour but principal de faire connaître à l'humanité souffrante les dangers de l'alcoolisme et les vertus de la Cure d'Or de l'Institut Keely (pas celle du Père Murphy).

On vient de présenter à la législature de l'Etat de New-York un projet de loi pour autoriser la construction d'un canal d'au moins 20 pieds entre les points suivants:

De la rivière Hudson au lac Champlain, du haut du lac St François à un point sur la rivière St-Laurent au-dessus des rapides du Long Sault et de Lewiston, à la rivière Niagara.

Ces canaux devront être assez larges pour permettre à deux navires tirant 20 pieds d'eau de se croiser à toute vitesse. La compagnie aura un capital de \$150 000,00 dont 10 p.c. devront être souscrits d'ici à 5 ans. Ces canaux devront être achevés en dix ans.

Les signaux lumineux viennent de faire l'objet d'une note concernant un moyen d'augmenter leur portée. Cette note a été présentée à l'Académie, de la part de M. Charles Henry, par M. Bertrand, secrétaire perpétuel. La méthode consiste à adopter pour les éclats une loi particulière de successions qui, à égalité de nombre, d'intensité et de vitesse, a été reconnue comme excitant plus que tout autre la sensibilité lumineuse. Ces expériences, qui sont fécondes en applications pratiques, ont été exécutées au Dépôt des Phares, avec un nouveau photomètre, imaginé par l'auteur et fondé sur la loi de déperdition lumineuse du sulfure de zinc phosphorescent.

La table suivante donne la puissance relative des diverses Compagnies transatlantiques en 1893:

	Tonnes
North-German Lloyd	242,367
Peninsular and Oriental	227,060
Navigazione Generale Italiana... ..	191,037
Messageries Maritimes	174,900
Générale Transatlantique	173 800
Hambourg-American Packet.....	166,586
Lloyd Autrichien	137,822
Anchor Line	136,512
Allan Line	127,861
Cunard Line.....	110,759
White Star.....	96,226
Chargeurs Réunis	77,600
Hambourg Sud Amérique.....	56,676
Red, Star Line	54,808
National Line.....	53,522

Hollandaise-Américaine.....	43,342
Hollandaise Stoomvaart	40,245
La Veloce	39,689
Inman Line	36,677
Compagnie Fabre	27,443
Guion Line	17,812
Thingvalla Line	11,985

Un journal rappelait récemment la curieuse bévue commise par certains étymologistes faisant dériver le nom du poivre de celui de l'abbé Poivre, l'introducteur de la culture de cette précieuse épice à l'île Bourbon.

Né à Lyon en 1719, Poivre vint terminer ses études de théologie au séminaire des Missions étrangères à Paris et partit aussitôt pour évangéliser la Chine.

A la suite d'aventures fort intéressantes, l'abbé Poivre passa en Cochinchine et y resta jusqu'en 1745. Comme il rentrait en France, le bâtiment où il avait pris passage est attaqué et capturé par un Anglais supérieur en force. Le voilier conduit à Batavia. Il y prend une connaissance approfondie de la culture des épices, et, dès qu'il peut regagner son pays, il propose à la Compagnie française des Indes deux projets très importants: Ouvrir un commerce direct de la France avec la Cochinchine et transporter dans les îles de France et de Bourbon la culture des épices jusqu'alors concentrée aux Moluques. La ruine de la Compagnie empêcha la réussite de ces plans. Poivre fut cependant nommé correspondant de l'Académie des sciences, puis intendant de l'île Bourbon, où il rédigea ses *Voyages d'un philosophe*, tout en cultivant la cannelle et le poivre.

Pendant l'exercice juillet 1893 à juin 1894, la durée moyenne du transport des malles a été la suivante, par le bateau le plus rapide des diverses compagnies allemandes, américaines, anglaises et françaises:

Campania, de la Compagnie Cunard, a fait dix voyages, dont la durée moyenne a été de 6 jours, 23 heures, 3 minutes, et la durée minimum de 6 jours, 15 heures, 9 minutes.

Normannia, de la *Hambourg-American Line*, a fait cinq voyages, dont la durée moyenne a été de 7 jours, 1 heure, 7 minutes, et la durée minimum de 6 jours, 23 heures, 0 minute.

Paris, de l'*American-Line*, a fait quinze voyages, dont la durée moyenne a été de 7 jours, 10 heures, 3 minutes, et la durée minimum de 7 jours, 4 heures, 5 minutes.

Havel, du Lloyd de l'Allemagne du Nord, a fait quinze voyages, dont la durée moyenne a été de 7 jours, 9 heures, 7 minutes, et la durée minimum de 7 jours, 5 heures, 7 minutes.

Ces durées sont comptées pour le voyage de New-York au Post-Office de Londres, via Queenstown pour la Compagnie Cunard et via Southampton pour les autres lignes.

Pour la Compagnie française, le temps est celui du voyage de New-York à Paris. Il a été en moyenne, pour les neuf voyages de la Touraine, de 7 jours, 22 heures, 1 minute, avec un minimum de 7 jours, 16 heures, 7 minutes.

Nous rappelons à nos abonnés que le prix de l'abonnement est strictement payable d'avance.