

ORNEMENTS DE JARDIN EN BETON

Les accessoires de jardin bien faits, et pouvant être obtenus à un prix raisonnable, sont appréciés; c'est ce qui a conduit des architectes à essayer divers matériaux, parmi lesquels le béton semble être le meilleur, dit "Cement Age". Nous commençons à nous rendre compte que le ciment, en plus de sa valeur pour la construction, offre la possibilité de le façonner suivant des lignes artistiques. Il y a beaucoup de bonnes raisons qui militent en faveur de l'emploi de ce matériel dans les jardins, de préférence au marbre ou à la pierre. En premier lieu, il a les qualités de durée du silex, en fait il durcit tous les ans. Puis, il n'a besoin d'aucune protection contre la température sévère de l'hiver, la gelée et le dégel n'ayant aucun effet sur sa rigidité. La couleur de ce matériel, dans sa nuance grise naturelle de ciment, est des plus agréables et semble se fondre avec la couleur des objets extérieurs qui l'environnent, comme ne le fait pas le marbre ou la pierre nouvellement taillée. Il prend rapidement la couleur douce et neutre de la pierre commune des champs, quand il est façonné en quelque accessoire d'un dessin agréable, il ne semble jamais être dans un endroit qui ne convient pas, comme cela a souvent lieu pour le marbre importé. On peut façonner facilement le béton en une forme quelconque; comme le plâtre ou le bronze, il prend la forme du moule dans lequel il est coulé.

L'INDUSTRIE DU FER ET DE L'ACIER AUX ETATS-UNIS

Les exportations du fer et de l'acier durant les quinze dernières années ont été de \$1,400,000,000 plus élevées que des importations durant la même époque, tandis que durant les quinze années qui ont précédé, les importations ont été de \$800,000,000 plus élevées que les exportations. Pendant ce temps les Etats-Unis sont devenus les plus grands producteurs de fer brut du monde, le rendement domestique, de 4,000,000 de tonnes qu'il était en 1885, est de 25,750,000 tonnes en 1909, excédant ainsi pour cette année les produits combinés de leurs deux plus grands rivaux, l'Angleterre et l'Allemagne.

Cette remarquable augmentation dans les exportations du fer et de l'acier représente en même temps la quantité comme la valeur, un grand nombre des articles, ayant de beaucoup baissé en valeur depuis 1910. Le fer brut No 1, qui par exemple, se vendait \$19.98 la tonne en 1900, ne se vendait que \$17.81 l'an dernier, et les rails d'acier qui étaient de \$32.29 ne sont aujourd'hui que de \$28.00 la tonne.

L'exportation du fer et de l'acier se fait en quantités considérables dans toutes les parties du monde: les rails d'a-

cier vont au Mexique, dans l'Amérique du Sud, le Canada, l'Asie et l'Océanie; le fer et l'acier de construction, au Canada; les machineries minières, au Mexique; le fil de fer, en Australie, la République Argentine, l'Afrique, le Mexique, et le Canada; les machineries générales en Allemagne et dans le Royaume-Uni.

LE GRAND CAISSON DU PONT DE QUEBEC

La maison P. and J. T. Davis, qui construit la substructure du pont de Québec a reçu avis que le grand caisson qui doit être immergé pour la culée principale, du côté nord du fleuve, a été lancé avec succès.

Cet énorme caisson, qui a été construit à Point Plizau, pèse environ dix-huit cent tonnes, et c'est, dit-on, le plus volumineux qui ait jamais été immergé sur ce continent: il a 180 pieds de long en amont et en aval, et sa largeur est de 55 pieds. Il sera amené sur l'emplacement qu'il doit occuper et les entrepreneurs pensent pouvoir l'immerger dans l'espace de deux semaines. Les travaux de maçonnerie commenceront immédiatement après.

LA PREMIERE CARTE POSTALE

La première carte postale parut en Autriche, le 1er octobre 1869, dit "Scientific American". L'idée avait été déjà suggérée, mais non adoptée, lors du cinquième congrès postal allemand en 1865. Son adoption en Autriche semble être due à un article publié en 1869 par le professeur Emmanuel Hermann, de Vienne, qu'on appelle quelquefois l'inventeur de la carte postale. En 1870, des cartes postales furent émises par l'union postale de l'Allemagne du Nord, la Bavière, l'Angleterre et la Suisse. Les cartes allemandes furent imprimées sans impression de timbre jusqu'en 1872, année où les premières cartes postales avec réponse payée furent aussi émises en Allemagne. Au congrès postal qui eut lieu à Berne en 1874 et auquel 22 pays étaient représentés la carte postale internationale de la valeur de 10 pfennings, 12½ centimes, 1 penny ou 2 cents, fut adoptée. La carte postale devint bientôt populaire, et son usage s'étendit à d'autres pays. Les cartes postales sont maintenant employées en grandes quantités par 22 gouvernements. En Allemagne seulement, plus de 15,000,000 de cartes postales sont employées annuellement.

La carte postale illustrée, qui a acquis une popularité étonnante au cours de la dernière décennie, est presque aussi ancienne que les cartes postales des gouvernements. Elle est aussi d'invention allemande et doit son origine à la guerre franco-allemande. Le 16 juillet 1870, la première carte postale illustrée repré-

sentant un canonnier fut mise en vente à Oldenburg par Schwartz. La manufacture des cartes illustrées fut ensuite entreprise par Brandt à Dresde. Cette industrie s'est développée dans des proportions gigantesques. Bien que beaucoup de cartes soient des exemples frappants de mauvais goût et de vulgarité, on ne peut nier que les meilleures cartes artistiques reproduisant des tableaux et des statues célèbres ont propagé le goût du beau et que les vues de paysages ont donné à de nombreuses personnes quelque idée des beautés de leur propre pays et de pays étrangers qu'elles auraient toujours ignorées autrement.

Personnel

M. G. E. Chaffee, gérant du département des annonces de MM. Lewis Bros., Ltd, ainsi que M. Ryan, du département des ventes de la même maison, sont allés passer leurs vacances à Arundel, P. Q. Ces deux messieurs sont accompagnés de leurs dames.

Croisières d'été dans les mers du Nord

A l'occasion de l'inauguration de la ligne de steamers du Grand Trunk Pacifique sur la Côte du Pacifique, le 12 juin, cette compagnie a publié une brochure très belle et très intéressante, décrivant les nouveaux navires et la grandeur scénique du voyage de Seattle, Victoria ou Vancouver jusqu'à Prince Rupert.

Cette brochure contient trente-deux pages de texte, pleines de renseignements, ainsi qu'une nouvelle matière préparée avec soin, après un récent voyage par cette même route. Elle est illustrée à profusion de gravures du Grand Trunk, faits d'après des photographies directes, et renferme des vues des nouveaux navires, de paysages à Seattle, Vancouver, Victoria et Prince Rupert, des vues de forêts sur l'île de Vancouver, de villages indiens le long de la route, des paysages d'une beauté majestueuse sur le canal intérieur, et une série de belles scènes sur la rivière Skeena. En outre il y a des dessins des navires et une carte nouvelle et complète de la Côte Nord du Pacifique, indiquant clairement la route suivie par les navires.

La couverture de cette brochure est attrayante; elle est imprimée en quatre couleurs.

On peut obtenir des exemplaires de cette brochure en s'adressant à Mr. J. Quinlan, Agent de District des Passagers, Montréal.

D'après le Electrical World, des 5,000,000 de chevaux-vapeur représentés actuellement par les Chutes Niagara, 5.5 pour cent environ, soit 270,000 chevaux-vapeur sont utilisés. Sur ce nombre 126,000 chevaux sont employés à des procédés électro-chimiques, 56,000 au service de chemins de fer, 36,000 à l'éclairage et 45,500 à divers services industriels. Près de 125,000 chevaux-vapeur sont transmis à des points situés à plus de dix milles des chutes. Sur ce nombre 12,300 chevaux-vapeur sont transportés à une distance de plus de 100 milles, tandis que 33,500 chevaux sont transportés à des distances variant entre 75 et 100 milles.