

UN CHEMIN DE FER D'EUROPE EN AMERIQUE

Il a été question, il y a plusieurs mois déjà, d'un projet de chemin de fer qui relierait l'Europe à l'Amérique. Ce projet paraît prendre un certain corps, à en juger par les renseignements que donne à son égard le *Scottish Geographical Magazine*. Ce sont des Américains qui l'ont mis sur pied et le syndicat qui s'occupe de la question aurait tout dernièrement fait des démarches en Russie pour obtenir le privilège de construire la partie asiatique de la ligne, s'étendant de Vladivostock au cap Numaino. En échange de ce privilège, le syndicat fournirait les fonds, construirait la voie, l'exploiterait pendant un certain nombre d'années, puis rétrocéderait la ligne au gouvernement russe à un prix dépendant du prix de revient accru de 10 p. c., par année écoulée. Le syndicat obtiendrait aussi des terres arables et des concessions minières.

Le projet consiste à construire une ligne reliant Vladivostock avec le cap Numaino sur le détroit de Béring; puis à construire une voie sous le détroit et, enfin, à relier la rive américaine du détroit avec les chemins de fer canadiens par une voie traversant l'Alaska. De la sorte une voie ferrée continue relierait l'Europe entière de Calais à Constantinople et, à une grande partie de l'Asie, à tout le continent de l'Amérique du Nord. La partie la plus intéressante du travail, évidemment, serait la construction du tunnel sous-marin franchissant le détroit de Béring. Celui-ci n'est pas très étendu: il est moins large que la Manche entre Calais et Douvres et, au milieu, il se trouve deux îles. Le tunnel pourrait donc se faire en deux sections et on songe à le constituer au moyen de tubes du genre de ceux qui seront employés pour passer sous le Saint-Laurent à Montréal. Quelques personnes ont pensé qu'on pourrait peut-être jeter un pont à travers le détroit; mais le courant est trop fort et la noussée des glaces trop considérable à la fin de l'hiver pour qu'il soit possible d'accorder une attention quelconque à pareil projet. Il n'y aura pas de difficultés sérieuses dans la construction de la ligne asiatique; il n'y en aura pas non plus du côté américain, dans l'Alaska et le Yukon.

Il serait vain de vouloir faire croire à qui que ce soit que le syndicat américain qui s'occupe des préliminaires du gigantesque travail projeté est mû par une pensée humanitaire ou scientifique. Il n'y a là-dessous, naturellement, qu'une question d'argent. Il s'agit de mettre en valeur la Sibérie et l'Alaska. La Sibérie — on commence à s'en douter un peu — est un pays des plus fertiles, capable de donner d'immenses bénéfices à l'agriculture et à l'éle-

vage; il renferme en outre des richesses minières des plus considérables. Il en va de même pour l'Alaska, où l'agriculture, elle aussi, pourra prendre un développement dont on ne se doute pas. L'Alaska passe pour un glacier: c'est le cas en hiver, mais en été on se croirait dans la Floride ou la Louisiane. Les fruits et les légumes y poussent admirablement.

Verrons-nous bientôt mettre la main au chemin de fer Européo-Américain? Il se peut. En tout cas, il semble que l'on s'occupe très sérieusement du projet et certainement l'exécution de celui-ci constituerait une œuvre des plus intéressantes pour le développement industriel et la civilisation de régions qui ont été jusqu'ici bien peu favorisées.

LES AVEUGLES

On parle beaucoup, depuis quelque temps, d'une importante découverte du professeur Peter Stieni.

Partant de cette considération que, chez l'homme les yeux ne servent qu'à recevoir les images qui sont ensuite transmises par le nerf optique au siège même de la perception, M. Stieni a cherché à transmettre au cerveau les images, sans l'intermédiaire de l'oeil; par conséquent, les aveugles pourront avoir une perception nette des objets extérieurs sans les voir.

M. Stieni n'a pas encore décrit son procédé, auquel il travaille toujours; mais, dans la "Revue des Revues", le docteur Caze rend compte des expériences auxquelles il a été soumis lui-même par M. Stieni et qui ne laisseraient aucun doute sur la réalité de cette découverte importante.

LE TEMPS ET LES FILS TELEGRAPHIQUES

M. Eydam pense avoir établi, par des observations continuées pendant de nombreuses années, que les sons rendus par les fils télégraphiques annoncent toujours le mauvais temps. Lorsque les sons sont graves, le changement de temps arrive dans les deux jours; lorsqu'ils sont aigus, en quelques heures. Souvent, lorsque l'air est violemment agité, on n'entend aucun bruit, et contrairement à la pensée commune, par calme complet les sons rendus sont intenses. Ces observations, fait remarquer M. Laska dans *Meteorologische Zeitschrift*, n'ont été infirmées ni confirmées. Quelque extraordinaire que le fait puisse paraître, il n'est cependant pas impossible et mérite d'être examiné de plus près. Les recherches de Strouhal montrent qu'un mouvement assez énergique du vent peut faire vibrer les fils.

"Que ces vibrations, dit M. Laska, se produisent par air calme est singulier, mais n'est cependant pas inexplicable et peut être en fait le pronostic d'une modification du temps. Dans la pensée de M. Eydam, il s'agit ici d'une pluie, de neige, de vent ou de tempête, phénomènes qui accompagnent, comme on le sait, les dépressions barométriques. Or, les observations faites au pendule horizontal ont prouvé que les minimums barométriques peuvent, dans certaines circonstances, à plusieurs centaines de kilomètres de distance, produire des vibrations du sol, qui sont bien connues des géophysiciens sous le nom d'"agitation sismique". Pendant cette agitation, la terre vibre d'un mouvement périodique, qui dépend de la nature du sol et dont la période varie au plus entre deux et cinq secondes. Si l'on admet que les fils télégraphiques prennent part à cet état vibratoire du sol, le phénomène que nous rapportons ici s'explique de lui-même. On doit en conclure qu'à ce point de vue les fils télégraphiques peuvent remplacer le pendule horizontal lui-même et prendre place parmi les instruments métallurgiques."



Moteurs pour chaloupes, bateaux, etc.

Les intéressés trouveront de précieuses indications sur les moteurs à gaz et à gazoline pour chaloupes et les engins pour bateaux, yachts, les moteurs pour voitures, etc., en consultant le catalogue de la Hamilton Motor Works, 258 Catharine St. North, Hamilton, Ont., Canada. Ce catalogue illustré est envoyé gratuitement sur demande.

Pour enlever la peinture

Au prix actuel de la main-d'oeuvre dans l'industrie du peintre de maisons, il est intéressant de connaître les produits qui sont de nature à abréger et à faciliter le travail. A ce titre, le "Solvo" le plus fort dissolvant de peinture et de vernis qui ait jamais été fabriqué—il opère en 3 minutes—mérite de fixer l'attention de tous les marchands de peintures, vernis, etc. Ce produit manufacturé par la Standard Paint and Varnish Works Co. Ltd. Windsor, Ont. est en vente chez M. Indger Gravel, 26 et 28 Place Jacques-Cartier, Montréal, qui est aussi le dépôtnaire des vernis, shellacs, couleurs Standard super fines pour voitures et peintures pour chariots, de la même compagnie.