

En se basant sur la vitesse de transmission du son, on cherche assez souvent à se rendre compte de la distance à laquelle peut s'être produit un coup de tonnerre dont l'éclair a précédé très sensiblement le roulement : pour cela on s'accorde généralement à évaluer la distance d'un orage d'après l'intervalle de temps qui s'écoule entre la vision de l'éclair et l'audition du bruit, en estimant qu'une durée de 3 secondes correspond à un éloignement d'un mille environ. Cette façon de calculer semble suffisamment exacte, et, en se basant sur elle, certains observateurs ont recherché à quelle distance maxima il est possible d'entendre un orage. D'une manière générale, le grondement du tonnerre ne porte pas à plus de 16 milles ; cependant une publication technique allemande fort sérieuse rapporte une observation faite récemment à Norden, au bord de la mer, et où 120 secondes se seraient écoulées entre l'éclair et le tonnerre, ce qui correspondrait effectivement à une distance énorme. En tout cas, il est bien facile à n'importe qui de se livrer à des expériences en la matière.

On évalue à 353 le nombre des Syndicats "Trusts" existant actuellement aux Etats-Unis contre 200 l'année dernière. Le capital-actions et les obligations de ces compagnies représentent la somme fabuleuse de \$5,832,882,842, alors que l'année précédente ils se chiffraient par \$3,662,241,543.

Maintenant que la Western Canners' Association s'est entendue sur une base de cotations, les prix pour les conserves de légumes, cette année, seront de 65c pour le blé d'inde, 65c pour les petits pois et 75c pour les tomates.

La construction des navires en Angleterre continue avec la même énergie que l'année passée. A la fin du premier trimestre de l'année, il y avait en chantier, en dehors des navires de guerre, 597 navires d'un tonnage de 1,386,000 tonnes. Comme ceux construits l'année dernière, presque tous ces navires sont des vapeurs en acier ; il n'y a seulement que 10,000 tonnes de vapeurs en fer et 3,000 tonnes de voiliers en acier et en bois. Le tonnage n'est que de 15,000 tonnes ou 1 p. c. de moins qu'au 31 mars 1898. Les 82 p. c. du total, 470 navires jaugeant 1,140,000 tonnes, sont construits pour la Grande-Bretagne ; 11 navires jaugeant 57,000 tonnes, pour l'Allemagne ; 10 jaugeant 21,000 tonnes, pour le Danemark ; 12 jaugeant 21,000 tonnes, pour la Norvège. Les grandes constructions se font sur la Clyde à Glasgow et Greenock, sur la Tyne à Newcastle, et à Sunderland et à Belfast.

Dans les autres pays, il y a en construction : en Allemagne, 57 navires jaugeant 200,000 tonnes ; en France, 29 jaugeant 82,000 tonnes ; en Italie, 28 jaugeant 71,000 tonnes ; aux Etats-Unis, en dehors de 5 navires en construction à Boston, dont le tonnage n'est pas donné, il y a seulement 38 navires jaugeant 59,000 tonnes ; en Hollande, 20,000 ; en Norvège, 23,000 tonnes.

Les procédés de tannage en usage de nos jours, sont à peu près les mêmes que ceux employés il y a des siècles. Les tannages à l'alun, à l'huile et à l'écorce de chêne étaient familiers longtemps avant l'ère chrétienne.

Des spécimens de cuir tanné à l'alun ayant 3,000 ans d'âge ont été trouvés en Chine en bon état de conservation.

Des lanières en cuir qui avaient été employées comme lacets pour