

POUR LES DAMES

Quel art plus charmant, plus intime plus personnel que celui de la femme dans les caprices de la Mode et ses mille improvisations nouvelles ? Mais aussi en est-il un que l'on pratique avec plus de recherche et qui soit plus généralement répandu ? L'élégance est entrée dans nos mœurs ; elle se manifeste en toute chose, et la toilette est devenue une puissante magicienne.

Toutes les femmes savent cela, et toutes veulent être élégantes, — de cette élégance faite de grâce et d'aimable simplicité.

Mais quel art délicat et plein de nuances que celui de se mettre ainsi, juste et bien, avec une pointe d'originalité sobre ! Il ne suffit pas qu'une chose soit à la mode pour la porter et se croire obligée de n'en point adopter l'autre. La véritable élégance ne consiste pas exclusivement dans la richesse du tissu ni le luxe des garnitures ; on veut surtout la correction de la coupe.

Toutes les féeries de la Mode ne sauraient nous en faire oublier le côté utile et pratique ; être élégante et à peu de frais, voilà un petit problème qu'il ne serait pas sans intérêt d'étudier.

Actuellement, les femmes élégantes, aussi bien que les femmes pratiques, ne se vêtent que de robes noires, — le noir toujours joli, toujours discret, et si facile à porter ; puis n'est-ce pas la jupe la plus commode, puisque le soir ou pour une cérémonie, vous pouvez lui adjoindre un corsage de fantaisie de nuance claire ?

Les nouveaux corsages affectent beaucoup la forme chemise, flottant devant, vulgairement appelée "forme polichinelle."

Il y a une sorte d'engouement actuel pour les corsages froncés ; on les exécute même avec des étoffes épaisses. C'est une fantaisie, un côté de la Mode que l'on peut adopter ou négliger, selon son goût et aussi son genre de taille. Quand le buste est très développé en largeur, ces corsages-blouses ne sont pas seyants. Ils nous rendront de grands services pour la saison d'été : c'est simple, commode, économique. Toutes les jupes ont leur emploi avec ces corsages, qui permettent encore une grande variété dans la toilette, puisqu'ils peuvent être différents de la jupe.

Nous pouvons mettre en première ligne, parmi les nouveautés favorites, les manches d'autre couleur que la robe ou d'un tissu différent. Voilà un arrangement qui permet de donner un petit regain de nouveauté aux robes de l'année dernière. Toujours très larges, les manches. Chaque couturière y met sa petite fantaisie, drapant par-ci, par-là, un pli dans l'ampleur.

Les choux et les fleurs que l'on met de chaque côté du col ont la vie tenace ; on s'en fatigue pourtant, et nous y applaudissons ; c'est un non-sens et le cou y perd toute sa grâce ; on commence à fermer le col, derrière, par un petit chiffonnage de ruban, deux petits pans de dentelle, un chou.

ALBANE.

LE NAUFRAGE DE L' "ELBE"

(Voir gravure)

Pendant la semaine du 10 février, le grand transatlantique allemand l'*Elbe*, de la Norddeutscher Lloyd, qui avait 400 personnes à bord, 240 passagers et 160 hommes d'équipage, a coulé à la suite d'une collision terrible. Vingt personnes seulement ont pu être arrachées à la mort.

L'*Elbe* venait de Brême et se dirigeait vers New-York. Il était environ cinq heures du matin. Presque tout le monde dormait à bord ; un brouillard froid et impénétrable couvrait la mer.

Tout à coup, un choc formidable ébranla le transatlantique : une collision venait de se produire avec un vapeur inconnu.

Des cris de détresse déchirèrent l'air. Le vapeur abordeur disparait aussitôt dans la nuit du brouillard, laissant aux flancs de l'*Elbe* une épouvantable voie d'eau où les vagues s'engouffrent avec un grondement sinistre.

Tout est perdu ; le transatlantique coule rapidement.

Quelques passagers affolés, à demi-vêtus, courent sur le pont couvert de verglas, se heurtant au milieu de l'obscurité, du brouillard et de la neige glacée qui leur frotte le visage.

On crie : les embarcations à la mer ! Mais l'eau a déjà envahi le pont et gagné les entreponts.

La terreur est à son comble.

Un bateau de pêche, qui a entendu les cris de détresse partis de l'*Elbe*, s'approche et peut recueillir cinq passagers

dont une femme, sept matelots, un mécanicien, deux pilotes, quatre commis aux vivres et enfin le troisième officier du bord, soit au total vingt naufragés.

Les 350 autres qui étaient à bord ont été engloutis.

* *

M. Karl Hofman, qui occupait avec sa femme et son enfant une cabine de deuxième classe, tout près de l'endroit où le choc a eu lieu, fait la récit suivant :

— Nous étions profondément endormis, lorsque je fus réveillé par ce que je crus d'abord être la cloche du déjeuner ; mais voyant qu'il faisait encore nuit, je sortis précipitamment de la cabine. N'entendant cependant encore rien d'inusolite, je rentrais, mais presque aussitôt j'entendis des piétinements et des cris d'épouvante.

" Je compris aussitôt que quelque chose de grave se passait, je saisis quelques vêtements pendant que ma femme et mon enfant s'habillaient rapidement, et nous nous précipitâmes dans le corridor et vers le pont.

" Arrivé à un escalier, je fus renversé, mais je pus m'accrocher à la balustrade et j'arrivai enfin à bâbord, où la collision avait eu lieu, et je pus alors me rendre compte de l'immense avarie que le navire avait reçue. L'eau envahissait tout. Il faisait très noir, mais il n'y avait pas de brouillard. La mer était très orageuse.

Deux canots furent lancés à la mer avec chacun une vingtaine de naufragés ; un troisième canot fut mis à l'eau mais chavira. Une femme, miss Anna Buecker, se cramponna à la quille de ce canot ; elle y resta attachée pendant cinq heures, et fut ensuite recueillie par notre bateau.

" Je lançai mon enfant dans un de ces canots, m'y élançai après lui et criai à ma femme de me suivre. Je m'étais en tombant cassé la jambe. Ce fut alors qu'on appela les femmes et les enfants à tribord ; ma femme s'y rendit ; on repassa mon enfant sur l'*Elbe* ; je ne les ai pas revus.

" Notre bateau fut en même temps poussé au large et nous fûmes sauvés. Le transatlantique coula aussitôt après.

" Je ne crois pas que les passagers d'entrepont aient été avertis de l'accident, car le nombre des personnes que je vis sur le pont n'était pas très grand."

* *

M. John Verera, un passager américain, s'exprime en ces termes :

" — Comme j'attendais mon tour d'entrer dans un bateau, les femmes et les enfants devant passer d'abord, quelques hommes se jetèrent sur moi et cherchèrent à m'arracher ma ceinture de sauvetage. Je parvins cependant à les repousser. Quand le tour des hommes arriva, je me jetai du pont dans un bateau. Un des individus qui s'y trouvaient voulut me jeter à la mer, mais je me cramponnai à lui et l'en empêchai."

Les seuls détails sur lesquels ne concordent pas absolument les récits des passagers survivants sont relatifs au nombre des chaloupes mises à l'eau, qui varie de huit à deux ou trois. Mais leurs versions sont les mêmes quant aux faits généraux :

" La confusion à bord fut d'autant plus grande que le désastre eut lieu soudainement. Le navire abordeur ne fut aperçu que lorsqu'il fut trop tard pour faire virer de bord le transatlantique.

" Celui-ci avait un trou béant dans le flanc, près de la chaudière, et l'eau envahit aussitôt la chambre des machines, puis la plus grande partie du navire. Vingt minutes à peine s'écoulèrent entre la collision et la disparition du transatlantique.

" Quant à la seule chaloupe qui ne sombra pas, elle resta à la merci des vagues et des vents pendant cinq heures. A plusieurs reprises, ceux qui s'y étaient réfugiés tentèrent d'appeler sur eux l'attention des navires qui passaient, mais leurs signaux de détresse n'en furent pas aperçus. Leurs souffrances étaient horribles, car, ayant été réveillés pendant qu'il faisait nuit, ils n'avaient pas eu le temps de se vêtir.

" A onze heures, le *Wild-Flower* les aperçut et les prit à son bord où tous les soins possibles leur furent prodigués. Ils arrivèrent à Lowestoft à cinq heures et demie du soir, dans un état déplorable."

D'après la liste du bureau Veritas, l'*Elbe*, capitaine de Gassel, était un vaisseau en fer construit à Glasgow en 1882, chez les armateurs Elder & Cie, pour le Norddeutscher Lloyd. Il avait 400 pieds en longueur et jaugeait 4.510 tonneaux ; il portait quatre mâts et était aménagé de manière à pouvoir loger 190 passagers de première, 120 de seconde, 1,000 de pont et un équipage de 170 hommes. Les salons étaient très luxueux.

C'est le vapeur anglais *Crathie* qui a coulé l'*Elbe*.

REVOLUTION MUSICALE

UNE HEUREUSE INNOVATION

La Société Artistique de Montréal entre dans la période d'activité pratique.

Depuis trois mois qu'elle existe, elle a trouvé le moyen de réaliser virtuellement le plan qui avait motivé sa fondation.

Son objectif est la création d'un Conservatoire de Musique, public et gratuit. L'ouverture de ce Conservatoire n'est plus qu'une question, nous ne dirons pas de temps, mais de semaines.

Tout est prêt à fonctionner ; les éléments principaux, c'est-à-dire les professeurs sont choisis et engagés. Pour donner une idée de ce que sera l'enseignement musical dans ce conservatoire, nous citerons les noms de quatre professeurs bien connus dont le concours est assuré. Ce sont : M. O. Martel, professeur de Violon ; M. C. Labelle, professeur de Solfège ; M. Letondal, professeur de piano, et M. Fortier, professeur de chant.

Des maîtres pour les autres branches de l'enseignement musical, vocal et instrumental, sont également retenus ; nous en publions la liste complète sous peu.

Les personnes des deux sexes qui voudraient suivre les cours de ce conservatoire, sont priées d'adresser une demande écrite au directeur de la Société Artistique dont le bureau provisoire est situé au No 1866 rue Ste-Catherine.

Indépendamment des cours gratuits donnés aux élèves agrégés, la Société Artistique se propose d'offrir au public des concerts périodiques et gratuits qui seront exécutés, dans la salle de spectacle du Monument National, par les élèves les plus distingués du conservatoire.

Le premier de ces concerts, qui aura lieu le lundi 18 mars courant, promet d'être un événement artistique. Les professeurs les mieux réputés de Montréal y produiront leurs meilleurs élèves.

Ces concerts, qui seront donnés périodiquement, permettront aux connaisseurs et aux amateurs de se rendre compte et des progrès des élèves et de l'excellence des méthodes employées.

Comme nous ne pouvons pas entrer aujourd'hui dans les détails du fonctionnement de cette précieuse institution, nous nous bornerons à dire qu'un concours de mérite sera établi entre les aspirants élèves du Conservatoire et qu'une sélection judicieuse en rapport avec le nombre d'admissions possibles réglera le sort des élus.

Dans la suite, les élèves du Conservatoire feront presque tous les frais des concerts publics.

Nous reparlerons de cette intéressante et heureuse innovation.

PRIMES DU MOIS DE FEVRIER

LISTE DES NUMÉROS GAGNANTS

Le tirage des primes mensuelles du MONDE ILLUSTRÉ, pour les numéros du mois de FEVRIER, qui a eu lieu samedi, le 2 courant, a donné le résultat suivant :

1 ^{er} PRIX	No	37 760	...	\$50.00
2 ^e	No	39 117	...	25 00
3 ^e	No	28,809	...	15 00
4 ^e	No	9,567	...	10 00
5 ^e	No	29,328	...	5 00
6 ^e	No	38,314	...	4 00
7 ^e	No	7 913	...	3 00
8 ^e	No	9,208	...	2 00

Les numéros suivants ont gagné une piastre chacun :

121	4,974	13,366	20,953	28,320	33 830
470	4,993	13,598	21,187	29,173	34,561
700	5,347	14,644	21,456	30,246	34 623
701	6,235	14,852	22 302	30,575	34,732
1,243	7,569	15,228	22,651	30,729	35,318
1,432	8,117	15,857	22,965	31,197	35,824
1,743	9,504	16,514	23,214	31,322	36,125
1,925	10,280	17,260	23,729	31,733	36,351
2,110	10,704	17,325	24,891	31,891	37,124
2,497	11,364	18,330	24,973	32,130	37,429
3,175	11,625	19,704	25,431	32,524	38,241
3,318	12,197	20,549	25,743	32,851	38,425
4,120	12,352	20,603	26,347	33,121	39,718
4,325	12,870	20,780	27,185	33,452	39,923
4,546	13 121				

N. B.—Toutes personnes ayant en mains des exemplaires du MONDE ILLUSTRÉ, datés du mois de FEVRIER, sont priées d'examiner les numéros imprimés en encre rouge, sur la dernière page, et, s'ils correspondent avec l'un des numéros gagnants, de nous envoyer le journal au plus tôt, avec leur adresse, afin de recevoir la prime sans retard.

Nos abonnés de Québec pourront réclamer le montant de leurs primes chez M. E. Béland, No 276, rue Saint-Jean, Québec.