

## ALBUM UNIVERSEL

REVUE INSTRUCTIVE ET RÉCRÉATIVE

BUREAU DE RÉDACTION

Edifice de "La Presse," 55 rue Saint-Jacques.

Boîte du Bureau de Poste pour la correspondance, 758.

Tiroir du Bureau de Poste pour les journaux, 2191.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

Quatre mois, \$1.00. - - - Payable d'avance  
Un an, - \$3.00. - - - Six mois, - \$1.50

## SOMMAIRE

TEXTE : Entre-nous, par Léon Ledieu. — Les Echos de Montréal, La Semaine, par L. d'O. — Poésies. — Les tristesses du tapis vert. — Pour nos lectrices. — Le panier des contrebandiers, (avec gravure). — Conseils de beauté. — Perdus dans la grotte de Ouapan, (avec gravure). — Quelques conseils. — La phrase immortelle. — Idylle, (conte de Californie, avec gravure). — Page de Saint Nicolas, (avec gravure). — Ça et là, (avec gravures). — Assiégé par un buffle, (récit du haut Congo, avec gravure). — Récréation en famille, (avec gravures). — Choses et autres. — Variétés humoristiques.

FEUILLETONS : La Demoiselle Blanche, par Th. Foley ; Le Héros de Médine, par Henri Monet.

SUPPLEMENT MUSICAL : Indécision, violon et piano, par Paul Viardot. — Le dernier épi, chant, paroles d'Antoine Roule, musique d'Edouard Flamant.

GRAVURES : Beauté classique. — Partie de "poker" dans un tripot de Montréal. — Un samedi soir passé à la table de jeu, dans un bar de notre métropole. — Modes : Deux toilettes et un chapeau. — Beaux-arts : Ne crains pas, mon ami ne te fera pas de mal, (double page). — Frère et soeur. — Illustrations humoristiques.



Avez-vous remarqué dans les compte-rendus des cours correctionnelles le nombre toujours croissant des matelots déserteurs ?

On n'est donc pas heureux dans la marine marchande anglaise ? Et moi qui croyait que la première nation maritime du monde traitait ses matelots avec un soin et une générosité sans égale ! Quelle était mon erreur !

Non, ce n'est pas à bord de ces navires que l'on trouve le bonheur parfait ni même relatif, car on constate chaque année plus de dix mille désertions. L'année dernière, 13,909 matelots anglais ont déserté pour entrer dans la marine marchande des Etats-Unis, et combien d'autres ont quitté leurs maisons pour entrer dans l'industrie ! "Plus de soixante-quinze pour cent des ouvriers en fer ont été marins", dit un grand constructeur de ponts de Chicago.

Les vides laissés dans les équipages anglais sont comblés par l'enrôlement d'Asiatiques et de Lascars, dont le nombre devient inquiétant, car il forme maintenant plus de trente pour cent de ces équipages.

La différence de salaire des matelots des Etats-Unis et de ceux d'Angleterre est une des causes de désertion, mais ce n'est pas cependant la plus importante.

Sur les navires américains un matelot gagne vingt-cinq piastres par mois, tandis qu'il ne gagne guère plus de quatorze piastres sous le drapeau britannique... quand il parvient à se faire payer. De plus, les armateurs américains veillent à ce que les hommes soient bien nourris et bien traités.

Il n'en est malheureusement pas ainsi sur les navires anglais.

A Québec et à Montréal, presque tous les déserteurs allèguent la même raison pour motiver leur fuite :

— Nous sommes trop mal nourris et trop maltraités, disent-ils

Une des injustices les plus criantes, à bord des navires anglais, consiste en ce fait que l'on retient le salaire d'un matelot jusqu'à la fin de son engagement de trois ans, et que, plus le terme de son service approche, plus on lui rend la vie dure. Si, au bout de deux ans et dix mois, par exemple, l'existence qu'on lui fait devient tellement intolérable qu'il est forcé de désertir, il n'a pas droit à un seul sou de son salaire

Voici une lettre, trouvée au dépôt des lettres mortes, qui en dit suffisamment sur ce sujet. Elle est signée "A. Lewis" et adressée au capitaine A. Barrell, du navire anglais "Deccan" :

"Monsieur

"J'ai quitté le navire, fatigué que j'étais depuis longtemps d'être plus maltraité qu'un chien, malgré tous mes efforts pour vous satisfaire, ainsi que le second ; mais vous, à notre arrivée à chaque port, vous avez fait tout votre possible pour me chasser du bord. Pourquoi tant de matelots désertent-ils des navires anglais ? A cause des mauvais traitements et du vol que j'ai soufferts.

"Monsieur, pendant les deux années que j'ai passées sous vos ordres, j'ai perdu ma santé et mes forces, et si l'on me coupait en morceaux, il ne sortirait pas une pinte de sang de mon pauvre corps anémié. Le ciel a été témoin de mes souffrances, et j'espère que mes prières seront exaucées un jour.

"J'ai abandonné entre vos mains tout mon salaire, mais ce que je ne vous pardonnerai jamais, c'est d'avoir gardé les dix schellings que m'avait envoyé un jour un bon armateur, qui a eu pitié de moi, et quoique vous m'avez bien fait souffrir pendant près de deux ans, je vous pardonne tout, sauf ce vol de dix schellings que vous n'avez pas le droit de m'enlever.

"Celui qui m'emploie maintenant est un brave homme, bon et humain, et je ne suis plus obligé de souffrir de la faim et de travailler pour rien.

Cette lettre est navrante.

— Croyez bien que j'éprouve un profond chagrin d'être obligé de constater les verrues qui déparent un peu la beauté de notre chère belle-mère-patrie, car enfin, il est indéniable que, sous son égide protectrice, nous vivons en toute liberté et que nous ne saurions désirer de meilleure belle-maman, mais un chroniqueur est forcé de chroniquer franchement, et ne doit pas être aveuglé par son amour filial, quelque grand qu'il puisse être.

Tous les sujets britanniques ne sont pas cependant aussi heureux que nous, témoins les Hindous, qui, ne mangeant pas tous les jours à leur faim, sont obligés trop souvent de se serrer le ventre, comme ils le font maintenant.

Le bien-être dont nous jouissons au Canada est certainement dû en grande partie au travail, à l'industrie et à l'économie de ses habitants, mais l'équilibre qui existe dans leur condition de fortune est aussi un facteur important de cette prospérité. Les excès de richesse et de pauvreté n'existent pas chez nous.

Au contraire, partout où il y a de très grandes fortunes on voit la misère la plus noire à côté des somptueux palais.

L'Inde est un pays déséquilibré sous ce rapport, et c'est pourquoi elle a faim.

Le mot famine n'a pour nous, Canadiens, qu'une signification assez vague et dont nous ne pouvons nous faire une idée exacte.

Aux Indes, famine veut dire manque absolu de nourriture, manque de tout, dénuement absolu qui se solde par la mort de millions d'êtres humains qui tombent sur les chemins, après d'horribles souffrances.

Un Anglais, grand admirateur de son pays, cependant, M. Digby, met le doigt sur la plaie.

D'après cet écrivain, les disettes étaient rares autrefois aux Indes, et du XIe au XIXe siècle, on

en relève à peine une moyenne de trois par siècle. A partir de 1800, elles deviennent de plus en plus nombreuses et de plus en plus étendues. Dans le cours des vingt-cinq dernières années, on en compte "dix-huit", parmi lesquelles les quatre plus terribles que l'Inde ait connues jusqu'ici. Et cela, malgré les chemins de fer, les canaux d'irrigation et les distributions de grain.

Quant à la cause profonde de cette grande misère, M. Digby affirme qu'elle est due au régime économique auquel l'Inde est soumise depuis plus d'un siècle. C'est le "drainage" continu qui entraîne au dehors tout le capital du pays, sans retour, sans compensation d'aucune sorte.

M. Digby ajoute aussi qu'une des causes de cette triste situation réside dans le fait que l'Angleterre impose à l'Inde, "pour sa défense", l'entretien d'une nombreuse et très coûteuse armée, et d'une marine de guerre dont elle lui fait payer tous les frais, et qu'elle emploie pour des expéditions plus ou moins lointaines dans lesquelles l'intérêt impérial est seul engagé. Mais ce sont des considérations qui appartiennent au domaine de la politique, dont je n'ai nullement à m'occuper.

Pour terminer cette question, je dirai à mes lecteurs que le revenu moyen, par jour et par tête, qui était de quatre centins en 1850, est tombé à trois centins en 1880, et enfin, à un centin et demi en 1900 !

Tout l'argent est absorbé par les impôts, les gros traitements et les grosses pensions des fonctionnaires anglais ; aussi, les Hindous disent-ils qu'ils ont à lutter contre quatre ennemis : "Les tigres, les serpents, les famines et les Anglais".

Allons, allons, mieux vaut vivre encore dans notre Canada, un peu frais parfois, que dans ces soi-disant beaux pays baignés de soleil !

— Après la belle-mère, parlons un peu de notre vieille mère, de cette pauvre France, comme on dit en certains quartiers.

Oh ! soyez tranquilles, je ne dirai pas un mot de M. Combes, que je vous abandonne pour vous en faire tout ce que vous voudrez. Cet individu n'est qu'un accident, une plaie que l'on parviendra à désinfecter, mais ce n'est pas la France.

Eh bien ! cette pauvre France est devenue la puissance militaire la plus formidable du monde et c'est ce qui explique l'attitude de toutes les nations qui lui font les yeux doux et l'encensent de compliments.

Il y a deux ans, le général de Gallifet disait à la tribune de la Chambre : "A partir d'aujourd'hui, l'armée française est dotée d'un perfectionnement qui double sa puissance et la rendra demain supérieure à la plus forte des armées de l'Europe."

Cette phrase causa une émotion énorme dans les cercles militaires, et surtout à l'étranger.

Aujourd'hui, cette supériorité existe d'une manière évidente.

Ceux qui s'intéressent aux choses militaires voudront savoir en quoi consiste cette supériorité, et je crois leur faire plaisir en passant la plume à M. Emile Massard, qui a fait une étude spéciale de la question.

L'armement de la France n'a pas de rivaux en Europe.

La cartouche 1903 nous donne brusquement une puissance formidable à nulle autre comparable, et fait du fusil 1886 la plus terrible de toutes les armes de guerre connues à ce jour.

Ce n'est pas dans la justesse du fusil que réside le perfectionnement. La justesse est de peu d'utilité à la guerre, car on opère toujours à des distances inconnues, ce qui rend le maniement de la hausse difficile. Le perfectionnement réside dans la tension de la ligne suivie par la balle depuis sa sortie du canon jusqu'au but.

Sans entrer dans des détails techniques, rappelons que cette trajectoire étant courbe, dans les erreurs de la hausse les balles passent par-dessus les têtes pour aller tomber au delà, sans atteindre l'ennemi visé.

On comprend que, si la balle suit, au contraire, une ligne sensiblement droite, elle frappera tout