

digne de l'écrire. Il tentera ses succès.

En voici les étapes et les phases:

Le second des Léviathans modernes apparut en 1900. C'était le "Deutschland", qui avait 682 pieds de long et dépassait de beaucoup le "Lucania", orgueil d'Albion, avec ses 36,000 chevaux-vapeur et sa vitesse de 23 noeuds et demi. On vit bientôt que le "Deutschland" ne languirait pas sans emploi dans un port et ce fut un triomphe pour l'Allemagne et sa grande Compagnie de navigation de Hambourg.

L'"Océanic" répondit, au nom de l'Angleterre. Ce navire avait 702 pieds de pont, supérieur sous ce rapport à son fameux rival, mais il n'était doté que d'une machine de 27,400 chevaux et n'atteignait qu'une vitesse de 20 noeuds 1-2. Les Anglais eurent une grosse déception, mais ne se découragèrent pas, suivant leur habitude. Ils se remirent au travail, attendant et préparant l'heure de la revanche.

La concurrence se manifesta alors entre les deux grandes Compagnies maritimes d'Allemagne et le "Kronprinz Wilhelm" s'élança sur les flots pour dépasser le "Deutschland", sous le pavillon du Norddeutscher Lloyd. Le nouveau monstre ne donnait pas, cependant, plus de 23 noeuds de vitesse avec une machine aussi puissante, mais une longueur inférieure de 19 pieds. Ce fut un échec, bientôt réparé par la mise sur chantier du "Kaiser Wilhelm II", construit à Stettin par la maison Vulcan et qui avait 707 pieds de long et 72 pieds de large sur 52 1-2 pieds de hauteur. Sa coque était divisée en quatre étages et quarante-deux compartiments étanches.

Ce superbe navire, qui a coûté \$4,000,000, peut transporter 1,900 passagers, à l'allure de 24 noeuds. Il est actionné par deux groupes de machines qui donnent 40,000 chevaux et consomment tous les jours 630 tonnes de charbon.

Le "Mauritania", qui vient d'être lancé, est plus colossal encore et la Compagnie Cunard tiendra bientôt, sans doute, le record de la mer avec deux navires.

Le "Mauritania" et le "Lusitania" coûteront chacun \$6,500,000. Leurs machines à turbines représentent 70,000 chevaux et permettront d'atteindre la vitesse de 25 noeuds 1-2.

Chacun de ces navires a 785 pieds de long pour une largeur de 88 pieds et un déplacement de 43,600 tonnes. Leur tirant d'eau est de 33 pieds et le sommet des cheminées est de 167 pieds au-dessus de la quille. Les chaudières dévorent 1,000 tonnes de charbon par jour. Leur coque est divisée en 175 compartiments étanches.

Dans les flancs du "Mauritania" on pourra loger 2,300 passagers et 800 hommes d'équipage, éclairés par 5,000 lampes électriques. Le mot de ville flottant

est certainement à sa place ici. En réunissant le "Dreadnought" et le "Great Eastern," les deux colosses d'autrefois, on formerait une masse à peine égale à celle de leur colossal successeur.

Détail caractéristique: dans les cheminées, formant tunnel, on pourrait faire passer deux lignes de tramways.

Mais, pour ce gigantesque effort, le gouvernement anglais est venu en aide à la compagnie Cunard. Il lui a avancé une somme de \$13,000,000 et assuré une subvention de \$650,000 par an. Grâce à ce puissant subside, la marine de guerre anglaise acquiert un puissant auxiliaire, car le "Mauritania" peut être transformé en croiseur armé de 12 canons à tir rapide.

La partie semble donc gagnée par l'Angleterre qui pourra utiliser ce nouveau navire dans un an. Mais le dernier mot est-il dit? Certainement non. La rivalité des grandes compagnies de navigation, secondée par les faveurs intelligentes de leurs gouvernements, les amènera à faire plus encore. La limite ne peut être appréciée en ces matières: elle sera déterminée par la comparaison des recettes normales et des dépenses de l'exploitation.

Mais ce qu'on peut dire, dès à présent et avec certitude c'est que les compagnies de transports maritimes ne peuvent se reposer sur leurs lauriers et que la concurrence les talonne. Il appartient aux pouvoirs publics, dignes de ce nom et soucieux des intérêts nationaux, de

soutenir, dans cette lutte vraiment érudite, les compagnies de navigation. L'exemple vient d'être donné par l'Allemagne. Sera-t-il contagieux?

Ambroise Rendu.

COMMENT ON FABRIQUE UNE PIECE DE SEVRES

Les pièces et objets d'art sortant de la Manufacture de Sèvres constituent les cadeaux classiques offerts aux Souverains qui viennent visiter la France. Le menu fretin des objets fabriqués par les ateliers de l'Etat sert également à doter des prix dans les concours divers, aux multiples sociétés qui demandent sous cette forme une aide ou des encouragements de l'Etat. Et bien que l'industrie céramique particulière ait fait d'énormes progrès, et qu'elle soit à même de faire aussi bien que la Manufacture nationale de Sèvres, sauf pour les pièces uniques ou de dimensions exceptionnelles qu'il coûterait trop cher de fabriquer, il est curieux, néanmoins, de suivre rapidement les phases diverses par lesquelles passe la fabrication d'une pièce de Sèvres, dit M. Daniel Bellet.

Nous parlons des objets en porcelaine, et spécialement en porcelaine dite dure, car il y a aussi la porcelaine tendre, mais elle n'est pas faite de kaolin comme l'autre, c'est une variété certainement inférieure, qui, tout en se décorant admirablement, a le défaut, par contre, de mal subir la cuisson, de sorte que beaucoup de pièces deviennent inutilisables. Il est bon, du reste, de rappeler que ce ne sont pas les Européens et les Occidentaux, mais bien les Chinois, qui ont inventé la porcelaine dure, la vraie porcelaine, et c'est à grand-peine d'abord que nous avons su imiter ce qu'ils fabriquaient si bien. Pour faire une pièce de porcelaine, il faut d'abord la matière première, la pâte qui sert à mouler l'objet, et cette pâte est composée de 8 parties de kaolin pur, de 15 parties de feldspath, de 14 et demie de quartz et de 5 et demie de craie. Nous n'avons pas à dire que ces matières doivent être finement broyées, surtout les plus dures comme le quartz; après avoir mélangé d'eau, on brasse bien, on fait passer le liquide pâteux à travers un tamis, qui pour mission de retenir les parties trop grosses, et finalement on égoutte dans un filtre, de manière que l'eau en excès se trouve en excès s'échappe, et qu'il n'ait plus qu'une véritable pâte, qui devra du reste être pétrie au moment où l'on voudra l'employer. A Sèvres, on fabrique des pièces en petite quantité, mais des pièces très soignées, et qui viennent fort cher, on ne met pas la pâte dans un moule, comme lorsqu'on veut faire une série de pièces semblables: on travaille la pâte à la main, plaçant sur l'instrument classique ap-



CHOCOLATS

de haute qualité pour les
épiceriers de 1er ordre.

La plus vaste et la plus belle ligne, dans le
Dominion, de paquets et de nouveautés pour
Noël.

The Harry Webb Co., Ltd - TORONTO.

L. BOURGET

Manufacturier de

VINS CANADIENS

Seul Fabricant du

PAMEUX GRAND MOUSSEUX

(Canadian Sparkling Wine)

VIN TONIQUE GLORIA

Importateur de Sherry, Porto, Sauternes, Claret,
... Vin de Messe en Caisnes et en Barriques. ...

Office : 331, Avenue Mont-Royal - MONTREAL

Téléphone Bell Est, 240.