coût probable, $150. Propriétaire, Melle Elizabeth Desormiers (1577).

Ave Labelle, près de la rue Marie-Anne, une maison formant 2 logements, 20 x 35, à 2 étages, en bois et brique; coût probable, $1,200. Propriétaire, Alfred Gravel (1578).

Rue Fabre, près de l'avenue Mont-Royal, une maison formant 4 logements, 25 x 55, à 3 étages, en bois et brique pressée; coût probable, $3,800. Propriétaire, Phil. Frenette (1579).

Rue Lorne Crescent, près de l'avenue Oxenden, une maison formant 3 logements, 25.5 x 98, à 3 étages, en pierre et brique pressée; coût probable, $8,900. Propriétaires, Fraser Bros.; entrepreneur, Geo. F. Heavens; architectes, Mitchell & Creighton (1580).

Rue Ste-Catherine Est, No 1030, modifications à une maison; coût probable, $100. Propriétaire, John Murray (1581).

Ave Hôtel de Ville, près de la rue Isabeau, Ville St-Louis, une maison formant un logement, 2 5x 40, à un étage, en bois et brique; coût probable, $185. Propriétaire, Gustaf Osterman (1582).

Coin des rues Fullum et Logan, 2 maisons formant 5 logements, 30 x 40, à 3 étages, en bois et brique; coût probable, $5,800. Propriétaire, Nap. Provost; entrepreneur, Art. Leblanc (1583 et 1584).

Rue Lagauchetière Ouest, No 168, modifications à une maison; coût probable, $260. Propriétaire, D. Costello; entrepreneur, D. F. Sheehy (1585).

Rue Garnier, près de la rue Laurier, un hangar, 25 x 20, à un étage, en bois et tôle; coût probable, $150. Propriétaire, C. Dasylva (1586).

Rue St-Denis, No 182, modifications à une maison; coût probable, $10,000. Propriétaire, Mde Jos. Beaudry; architecte, Jos. Sawyer; entrepreneur, M. Huberdeau (1587).

Rue Argyle, Nos 71 et 73, modifications à une maison; coût probable, $500. Propriétaire, J. P. Montpetit; architecte, C. Dufort (1588).

Nous appelons d'une façon toute spéciale l'attention du commerce sur une occasion exceptionnelle offerte par la maison Lewis Bros., Limited, en matière de fusils. Un fusil de guerre à Répétition et à huit coups, une arme incomparable pour chasser le gros gibier à un prix vraiment incroyable de bon marché, est une arme que toute personne habitant la campagne devrait avoir chez soi.

Cette arme est le fameux fusil Mauser Modèle 71-84 avec fermeture à verrou, calibre 11 millimètres correspondant à peu près à notre calibre 44. Le fusil à l'avantage de pouvoir être employé comme fusil à répétition ou comme fusil à un coup et les cartouches de ce fusil sont à poudre sans fumée et à balles de plomb.

Au prix auquel ce fusil est vendu au commerce, il doit laisser un bon profit au marchand et se vendre rapidement. Le bon marché des cartouches engagera même les cultivateurs, chasseurs, etc., à se procurer un excellent fusil Mauser.

Pour les détails, voir l'annonce d'autre part, de la maison Lewis Bros., Limited.

Les tôles galvanisées sont en forte demande et, parmi celles qui se vendent le mieux, sont les tôles de Gilbertson, marque "Comet". La raison en est que, tout en étant un peu moins chères que les autres tôles les plus réputées, elles sont tout aussi bien galvanisées, lisses, et souples. Les marchands qui les tiennent en stock les vendent promptement et avec profit.

BATEAUX EN BETON

Si une idée eût semblé baroque, il y a quelque temps, c'est bien celle de construire les bateaux, non plus en bois, non plus en acier; mais, comme nos maisons, en maçonnerie—et le béton, c'est de la maçonnerie.

Qu'on en fasse de bons gros murs, solidement enracinés dans le sol, en leur recommandant de ne plus bouger: voilà qui se conçoit et s'accommode à la nature des matériaux, et si parfois l'on essaya de déplacer sa maison, de quelques centaines de mètres, ce n'est qu'avec d'infinies précautions, en la ceinturonnant au préalable dans un solide châssis de poutres et de madriers, en étrésillonnant tout ce qui se peut saisir dans un cadre de bois, puis en faisant rouler tout cet ensemble de pierres et d'étais, sur des chemins tout droits et bien préparés pour éviter les heurts et les secousses, en évitant enfin que ce fragile château de cartes ne s'écartât aucunement de la verticale.

Mais qu'on songe à prendre des pierres, à les emprisonner dans une gangue de mortier, et à constituer, avec cet agglomérat, la paroi d'une coquille de noix destinée à se balancer au gré des flots; cela semble un défi aux lois de la matière à ces lois qu'un ingénieur ne saurait transgresser, même en pensée.

La première objection qui nous vient à l'esprit, c'est qu'on ne conçoit la maçonnerie que sous une épaisseur telle que l'édifice aura un poids incompatible avec la nécessité de flotter; mais en outre, la maçonnerie paraît affligée d'un vice irrémédiable: c'est qu'elle ne semble faite que pour résister à des charges verticales qui la compriment, sans la soumettre à des efforts de flexion auxquels son défaut d'élasticité la rend inapte à résister.

Cependant, si cela est vrai de l'honnête maçonnerie de nos pères, nous avons appris depuis peu à fabriquer du ciment armé qui échappe à la critique. Il a suffi d'introduire, aux bons endroits dans la masse, un réseau de tiges de métal, pour communiquer à l'ensemble une partie des qualités élastiques dont est pourvu ce métal lui-même.

Certes, il n'était pas question de béton armé, en 1849, lorsqu'un précurseur, en mal d'innovations pittoresques, Lambot, s'avisa de construire de la sorte un bateau—une simple barque, si l'on veut—et l'idée de l'inventeur se trouve tout entière enfermée dans cette phrase de son breveet: "Mon invention a pour objet un nouveau produit qui sert à remplacer le bois, tant pour les constructions navales que pour celles qui ont à combattre l'humidité."

Le bateau préhistorique de Lambot figura à l'Exposition universelle de 1855; des archéologues attardés le prirent sans doute pour la conque où Amphitrite vit le jour, tandis que les paléontologues y découvrirent un fossile énorme, dépourvu de pattes et de tête. Il sert encore aux promenades des descendants de Lambot, sur le lac de Miramar.

Les temps n'étaient point révolus où l'invention pouvait être autre chose qu'une fantaisie curieuse et paradoxale et cependant un avis du Ministère de la marine, en informant Lambot que la Commission de la marine avait remarqué "le modèle de construction, fer et ciment' dont il était l'inventeur, l'engageait à se rendre à Toulon pour y faire des essais."

Il est probable qu'il ne donna pas suite à cette bonne pensée. En tout cas on ignore ce qu'il advint.

Les seuls flotteurs que l'on construisit—et cela tout récemment—sont des caissons énormes, destinés à constituer les assises de digues et de jetées à la mer. On les amène en les faisant flotter jusqu'à l'emplacement définitif, où on les coule, pour les lester ensuite en les remplissant de béton, ce qui en fait des blocs si pesants qu'ils défient la violence des flots.

De là à en faire des navires capables de naviguer, il y a un rude espace à franchir.

Or, voilà que l'idée de Lambot prend corps et revient sur l'eau—c'est bien le cas de le dire.

N'apprend-on pas, en effet, que la flotte italienne va s'enrichir de cinq navires construits en béton armé! Il a suffi d'un essai particulièrement heureux réalisé sur les plans de l'ingénieur Gabellini, et expérimenté en 1906, dans l'arsenal de la Spezzia, où un cuirassé fut lancé sur le nouveau bateau sans pouvoir l'endommager sérieusement.

A l'envi, les journaux techniques allemands, anglais, italiens, chantèrent les louanges de ce procédé inattendu de construction. Pour un peu, chacun disait qu'il l'avait bien prévu et que le béton jouit de tous les mérites qu'on peut réclamer des matériaux devant constituer une bonne coque de bâtiment: l'étanchéité certes, l'imputrescibilité, évidemment, la masse qui défie les chocs, l'inertie qui éteint les vibrations fâcheuses, et par surcroît, l'économie.

A la vérité, on n'a pas essayé de fabriquer la coque tout entière en béton armé, mais seulement la ceinture protectrice que l'on a coutume de faire en acier.

L'ingénieur Lorenzo d'Adda a fait le 18 janvier dernier, au Collège des Ingénieurs navals et mécaniciens, à Gênes, une conférence tout à fait suggestive sur les avantages des cuirasses en béton armé. On savait déjà, par expérience, que pour les fortifications terrestres, les carapaces, ainsi construites, offrent une résistance tout à fait remarquable au choc des gros projectiles de rupture. A Port-Arthur, notamment, l'artillerie russe n'a point réussi à détruire les casemates japonaises en béton armé.