

A UNE INCONNUE

Que m'importe après tout le galbe de vos traits,
Puisque déjà mon cœur s'est fait une esthétique;
Pour vous lotir, amie, au rêve poétique;
De tous les chers atours qui font les beaux por-
[traits.

Je ne connais de vous que des pensers abstraits,
Au verbe délicat fleurant le prophétique;
Et je goûte en secret parfois le pathétique,
D'un désir que la plume entoure de souhaits.

Euphémisme charmant dont notre âme se grise,
Sans souci du destin à la fatale emprise;
Lorsque nous invoquons l'ardente volonté;

Lorsque le cœur brisé, devant une écritoire,
Tristes nous consignons les pages d'une histoire;
Où tout nous fut chagrin excepté la bonté!

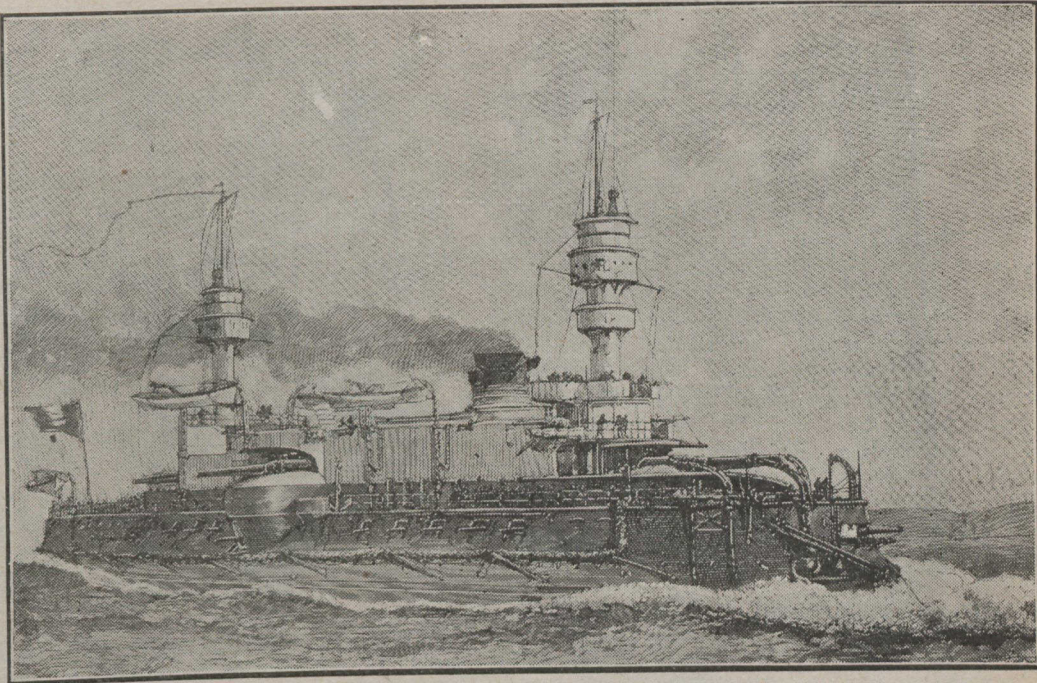
VANINA.

Montréal, juin 1904.

FLOTTES DE JADIS ET D'AUJOURD'HUI

Au moment où se livrent dans les mers de Chine les plus grands combats navals qu'on ait consignés depuis que furent inventées et la cuirasse et l'artillerie moderne; sans parler de la vapeur; au moment où Russes et Japonais se torpillent et se canonent à qui mieux mieux, il nous a paru intéressant de présenter à nos lecteurs quelques types de navires de guerre anciens et modernes.

Notre idée est d'autant plus d'actualité que naguère, à Paris on a fêté la mémoire de quelques-uns des grands peintres français d'il y a un siècle: Raffet, Charlet, Isabey. Ce dernier fut un peintre de marine de tout premier ordre. Nous reproduisons un dessin fait d'après sa fameuse toile, qui représente le combat naval du Texel. Et, afin de montrer le contraste qui existe entre les énormes vaisseaux à trois ponts et de 120 canons, peints par Isabey, et ceux des flottes modernes, nous donnons un dessin qui représente le cuirassé d'escadre français — "Le Neptune". — Dessiné par M. Huin, ingénieur de la marine française, auquel on doit aussi les plans des cuirassés d'escadre: Hoche, Marceau, Magenta, Brennus, Charles-Martel, Bouvet et Hoche; le "Neptune" est un des plus puissants navires de notre époque. Particularités à noter, les pièces du "Neptune" tirent en carabette au-dessus des parapets de tourelles fixes, entraînant avec eux un masque protecteur. Ces bouches à feu, du calibre de 34 centimètres, sont les plus puissantes qui existent en France et



LA FLOTTE FRANÇAISE — LE "NEPTUNE"

peut-être ailleurs, si l'on fait entrer en ligne de compte la sécurité.

Au-dessous de ces canons monstres est disposée une batterie de 16 canons de 14 centimètres et un peu partout à bord des canons de petit calibre à tir rapide. La puissance offensive est complétée par des tubes lance-torpilles à rotule et à cuiller fixe, installés sous barrats au-dessous du pont blindé. L'épaisseur des cuirasses du "Neptune" atteint 16 pouces. Cette redoutable forteresse flottante se transporte à la vitesse de 16 noeuds ou 30 kilomètres à l'heure, sous l'impulsion de ses hélices jumelles, mues par une force de milliers de chevaux. Le tirant d'eau de ce cuirassé est de 25 pieds, sa longueur de plus de 300 pieds, et sa largeur de 60 pieds; quant à son tonnage, il dépasse 10,000 tonnes. Un tel vaisseau pourrait en une demi-heure mettre en feu et détruire des flottes telles que celles qui se mesurèrent au Texel. La science et le progrès ne peuvent donc se plaindre; quant à la paix, c'est autre chose!

DISPOSITIF DE DÉFENSE POUR LE TUNNEL DU SIMPLON

Le tunnel du Simplon n'est pas encore achevé, et la Suisse se préoccupe d'organiser un dispo-

sitif de mines lui permettant de faire sauter le tunnel, afin d'éviter que son territoire ne puisse, en cas de guerre, être envahi par l'Italie.

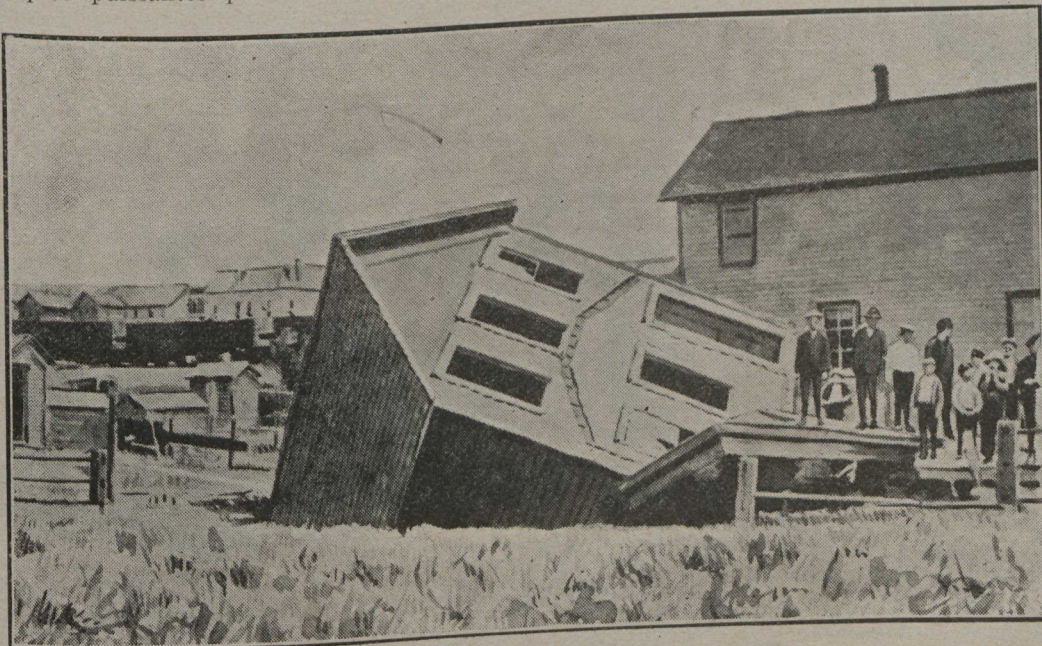
Pour éviter que le tunnel ne puisse être utilisé par l'ennemi, il faut pouvoir, à un moment donné, fermer complètement et rapidement cette voie d'invasion. On ne pourra y arriver qu'en préparant des mines pour faire sauter le tunnel. Mais la nature de la roche est telle, qu'il faut un nombre extraordinaire de chantiers de mines avec des charges énormes d'explosifs, si l'on veut que l'interruption de la voie ferrée ait une certaine durée. Ce qui augmentera sensiblement la défense, c'est que le tunnel du Simplon se compose de deux galeries parallèles. Aussi, pour ne pas être obligé de tout recommencer, le Conseil Fédéral a-t-il l'intention de placer le dispositif des mines comme si la seconde galerie avait déjà son profil définitif. On calcule à \$180,000 les dépenses occasionnées par la pose des mines, les travaux qui en dépendent, la construction des magasins, des corps de garde, ainsi que l'achat des explosifs et du matériel nécessaire.

L'INCINÉRATION AU JAPON

Le Japon a poussé l'imitation de la civilisation européenne jusqu'à adopter l'incinération, à la manière des peuples occidentaux.

On sait déjà qu'une des deux religions nationales pratiquées par les Japonais est le bouddhisme, qui recommande la crémation dans certains cas déterminés; l'autre religion est le shintoïsme, ou culte des esprits des ancêtres. Abandonnant les usages en honneur chez les sectateurs hindous de Bouddha, les Japonais ont fait édifier des "crématoriums" ou fours crématoires. La seule ville de Tokio en compte sept, alors que la plupart des villes européennes se montrent réfractaires.

Les grands honneurs rendus aux esprits familiaux que le Japonais considère comme ses dieux protecteurs, le mépris sincère et profond de la mort qui l'incite à un sacrifice absolu de son existence, suffisent à expliquer le vaste développement pris par la crémation dans cette région d'Extrême-Orient.



Maison engloutie dans le sol, à Mayfield, Pennsylvanie, et dans laquelle quinze Italiens faillirent trouver la mort. Cet accident, survenu ces jours derniers, a été causé par un enfoncement de la surface du sol, sur lequel étaient bâties plusieurs maisons d'habitation; le tout étant assis au-dessus d'une mine de charbon, dont les galeries supérieures, ont été imprudemment creusées trop près de la chaussée des rues de la ville sus-nommée.

Voir page 198 de la revue, l'annonce concernant les primes (très belles images en 15 couleurs), que nous offrons à nos lecteurs.