N° 14 — 13e Année — CINQ CENTIMES — Lundi 14 Janvier 1901

LE PEUPLE DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

RÉDACTION
FOURAIX, 69, rue des Fabricants (près la place du Trichon)
TOURCOING, rue VERTE, 33

Siège administratif
Rue Nationale, 51, à Lille

PRIX DES ABONNEMENTS
ROUBAIX-TOURCOING
Trois mois, 4 fr. 50. — Un an, 18 fr.
Nord et départements limitrophes
Trois mois, 5 francs. — Un an, 20 francs.

PRIX DES ANNONCES
ANNONCES . . . . . 0 fr. 25 la ligne
RÉCLAMES . . . . . 0 fr. 50 —
FAITS DIVERS . . . . . 0 fr. 75 —
LOCALES . . . . . 1 fr. 00 —

Les annonces seront reçues aux bureaux du journal, à Paris, à l'Agence Havas, place de la Bourse, 10.

Téléphone

LA BATAILLE

Nous voici arrivés à cette grande bataille sur la loi relative aux associations, bataille impatiemment attendue, passionnément préparée de part et d'autre, et dont l'issue aura une influence décisive sur l'avenir de la République et de la démocratie française.

Car, ce qu'il s'agit de fixer, ce n'est pas tant la législation en matière d'association — sur ce point on pourrait aisément se mettre d'accord — que la situation de ces congrégations religieuses, sociétés internationales, ayant pour la plupart des chefs étrangers, résidant à l'étranger, et qui, accaparant de plus en plus la fortune publique, s'associant à toutes les entreprises des ennemis de la République, sont devenues pour notre pays et pour nos institutions un danger redoutable.

Jules Ferry avait clairement discerné ce danger lorsqu'il présenta aux Chambres le judicieux projet dont l'article 7, abrogeant la loi Falloux, enlevait aux congrégations le droit d'enseignement, et lorsqu'à la suite du rejet de l'article 7 par le Sénat il fit signer par M. Jules Grévy les décrets de dissolution des congrégations non autorisées.

Depuis lors, en effet, la puissance congréganiste n'a cessé de grandir. La Congrégation a poursuivi opiniâtrement sa main-mise sur toutes les forces actives de la France. Elle a transformé la bourgeoisie libérale et voltairienne d'autrefois en une bourgeoisie réactionnaire, cléricale, césarienne. Elle a poussé ses créatures dans toutes les fonctions publiques. Elle s'est rendue maîtresse de la haute armée, qu'elle s'est appliquée à détourner de sa mission : défense nationale, pour la tourner contre le peuple, contre la démocratie, contre le gouvernement légal du pays.

Elle a aussi imposé sa domination au clergé séculier, qui n'est plus que l'instrument de sa pensée et de ses ambitieux desseins.

Ses richesses ont suivi une effrayante progression. La dernière enquête du Ministère des Finances évalue à onze cents millions ses biens immobiliers connus, ceux que l'on n'a pu dissimuler par la fraude, par le concours de propriétaires fictifs, de personnes interposées, comme dit le langage juridique. Mais à combien de milliards s'élèvent les biens inconnus, non seulement immobiliers, mais surtout mobiliers ?

Le plus grave, dans cette reconstitution de la main-morte, c'est la rapidité de son développement. Chaque année elle augmente de façon considérable. Si le législateur n'intervenait pas, la fortune congréganiste serait vite faite de reprendre l'importance scandaleuse qu'elle avait avant la Révolution française.

Menacée dans ses principes fondamentaux, dans ses institutions, dans son existence même, par cette organisation puissante, la République se décide enfin à se défendre.

Elle ne fait, en cela, que suivre l'exemple de tous les gouvernements qui l'ont précédée, et des gouvernements monarchiques eux-mêmes, qui n'hésitèrent pas à frapper cette infernale des jésuites, éternels fauteurs de troubles, d'agitation, de complots, de guerres civiles.

Elle reprend l'œuvre de la Révolution, de la modérée et libérale Constituante, qui abolit les congrégations.

Les défenseurs des jésuites crient à la persécution. Le Pape intercède et menace.

Les bons apôtres ! Qui donc a engagé la lutte, qui l'a poussée au degré de violence et d'acharnement qu'elle a atteint aujourd'hui sinon la Congrégation ?

Est-ce que dans les assauts incessants donnés à la République, depuis trente ans, au 24 mai, au 16 mai, sous la Boulange, nous n'avons pas toujours vu aux premiers rangs des assaillants les congrégations religieuses ?

Est-ce qu'à l'heure actuelle, dans l'agitation césarienne qui a débuté à Paris et qui s'est propagée à quelques départements de l'Est, on ne trouve pas la main de la Congrégation ?

Est-ce que les Assomptionnistes n'ont pas créé dans la France entière une organisation de combat où la calomnie, la diffamation, les attaques grossières et les injures, sont les armes principales et coutumières ?

Est-ce que la *Libre Parole* n'a pas été fondée par les Jésuites pour prêcher les haines de races et ressusciter les guerres de religion ?

Pourquoi nos pseudo-libéraux d'aujourd'hui, les Méline et leurs complices, n'ont-ils jamais désavoué ces odieuses campagnes ? Pourquoi le Pape n'est-il point intervenu pour imposer aux congrégations la réserve que comporte leur caractère de sociétés obéissant à des directions et à des inspirations étrangères.

Non, il ne s'agit pas, comme le reconnaît les feuilles dévouées à la Société jésuite, de persécuter les sœurs de charité.

La lutte est essentiellement contre les congrégations d'hommes, contre celles qui se sont déclarées elles-mêmes, par leur attitude et par leurs actes, les ennemis irréductibles de la Révolution. Elle est aussi contre la main-morte, contre son extension et contre ses dangers.

Dans cette bataille qui commence, les deux camps en présence sont bien nets et bien distincts : d'un côté tous les débris des anciens partis, les royalistes d'ancienne et nouvelle roche, les bonapartistes et leurs néo-représentants les nationalistes, les cléricaux ralliés ou non ralliés, ce qui reste de la bande boulangiste d'il y a dix ans ; bref, tous les vieux ennemis de la République, tous ceux qu'elle a dû combattre et terrasser depuis trente ans.

Puis, complétant le gros de l'armée, une petite fraction de républicains qui, à la suite de M. Méline, sont passés à la réaction.

Ceux-là se traînent misérablement derrière les champions autorisés de la Congrégation, méprisés par eux, subissant des affronts comme celui qu'ils viennent de recevoir à Montrédy, mais enchantés par leurs haines, par leurs ambitions déçues, par leur trahison.

Dans l'armée républicaine, ont pris place tous les vieux républicains, tous ceux qui ont lutté et souffert pour la fondation de la République et qui ne veulent pas la laisser détruire par les jésuites césariens : modérés, progressistes, radicaux, socialistes, marchent unis et solidaires dans cette lutte suprême pour le triomphe de la pensée libre, pour l'affranchissement intellectuel et moral de la France, pour le maintien des conquêtes de la Révolution française.

Comme il y a vingt ans, la Congrégation opposera aux républicains une résistance désespérée.

Mais, alors qu'en 1879, elle trouva un point d'appui au Sénat, c'est en la Chambre aujourd'hui qu'elle place ses espérances,

Le groupe Voisin-Lavernière, dont l'appoint détermina le rejet de l'article 7 n'existe plus au Sénat : Mais il est remplacé par le groupe Méline à la Chambre.

La situation est donc presque identique à celle de 1879. Après plus de vingt ans, c'est l'œuvre de Jules Ferry que le cabinet Waldeck-Rousseau reprend et qu'il va porter de nouveau devant les représentants de la nation française.

Georges ROBERT.

ÉCHOS & NOUVELLES

Une statue à Pasteur.

La municipalité de Dôle a décidé d'organiser de grandes fêtes pour l'inauguration du monument qu'elle érige à l'illustre Pasteur né dans cette ville en décembre 1822.

Le monument se compose d'une stèle tronconique surmontée de la statue de Pasteur, debout, dans une attitude méditative. A la base de la stèle se dressent les figures allégoriques de l'humanité reconnaissante et de la science qui tend une palme au grand homme.

Ce monument est dû au sculpteur Antonin Carlès, grand-prix de l'Exposition de 1900. La date de l'inauguration n'est pas encore fixée.

* * *

La langue française fut de tout temps la langue officielle en matière diplomatique, elle a des tendances parfois de devenir également la langue « municipale » du divers pays.

En effet, le ministre de l'intérieur hongrois vient de faire savoir aux municipalités du royaume qu'à l'avenir le français sera leur langue obligatoirement officielle, lorsqu'elles auront à s'adresser à des autorités étrangères, même lorsque celles-ci seront de langue allemande.

* * *

Avoir de l'estomac » l'expression est connue, elle est surtout employée dans le monde des joueurs, avoir « de l'estomac » c'est avoir de l'audace, être bon joueur.

Le docteur Jules Boeckel, chirurgien de l'hôpital civil de Strasbourg, vient de faire une opération susceptible de modifier cette expression.

Une femme de 28 ans souffrait d'un cancer à l'estomac. L'excellent docteur eut recours, pour la guérir, à un moyen bien simple : il supprima l'organe. Trente-trois jours après, l'opéré quittait le service de l'hôpital, radicalement guérie.

Elle n'a plus d'estomac, mais s'en a, paraît-il, que plus d'appétit. Quant à ses digestions, jamais elles ne furent si bonnes ; les aliments passent chez elle comme sur rails à la poste.

MM. les chirurgiens, à l'occasion, enlèvent aux pauvres malades toutes espèces de choses, pour peu qu'ils continuent, ils ne leur laisseront plus grand-chose. Mais ne plus avoir d'estomac, quel rêve pour les gastralgiques !

* * *

Quel temps fera-t-il ?

Désirez-vous savoir le temps qu'il fera au cours de l'année 1901 ? Le calcul en vaut la peine.

Un autre Mathieu de la Drôme, M. Jules Capré, qui a fait du célèbre château de Chillon, en Suisse, le centre de ses observations météorologiques, vient de faire connaître ses prosodies.

Sachez donc que, d'après lui, l'année sera marquée, dans son ensemble, par des perturbations bouleversantes, dont les perturbations de la dernière quinzaine de décembre nous offrent la peu séduisante image. Nous aurons un peu de neige et beaucoup de pluie ; quant au froid, il grandi froid, il connaît à faire relâche jusqu'au mois de novembre prochain.

Les chaleurs commenceront en mai — comme toujours ; il fera très chaud en juin et en juillet, on qui n'a rien d'anormal, et tempéré en août. En septembre, il faudra recommencer à ouvrir ses parapluies.

Les grandes perturbations atmosphériques auraient lieu les 28 mars, les 1er, 27 et 29 avril, le 10 juin, le 10 juillet, les 26 et 29 août, le 23 novembre et le 8 décembre.

Si vous voulez un moyen de contrôle immédiat, notez soigneusement que M. Jules Capré nous prédit du vent du 1er au 6 janvier, du beau temps du 6 au 13, de la neige, de la pluie et de la neige du 13 au 18.

Maintenant le temps qu'il fera réellement ces jours-ci, nous ne savons point quel crédit il convient d'accorder à ce prophète.

Feuilles Volantes

A LA COTE

La dramatique situation de la *Russie*, ce paquebot échoué devant Faraman, à trois cents mètres de la terre, auquel la tempête et la mer démontée défient toute secours, a soulevé par toute la France une angoisse bien légitime. Aujourd'hui encore, deux jours après l'heureux dévouement, l'émotion n'est pas entièrement calmée.

Toutefois, bien des gens n'ont pu s'expliquer cette détresse absolue, irrémédiable. Ils admettent difficilement qu'un bâtiment échoué si près du rivage puisse en rester fatalement isolé, plusieurs jours durant, jusqu'à ce qu'il convienne aux éléments de s'apaiser.

Ils s'étonnent que les tentatives de communication, les efforts de sauvetage à la défectueuse du matériel. On n'en prend aux filins, aux aussières, aux canons porte-amarres et autres engins sans mettre en doute l'habileté de ceux qui les manient, ou pour mieux dire qui en dirigent le maniement.

Il est évidemment déplorable que notre outillage ne soit pas plus parfaitement. Mais enfin, on fait ce qu'on peut avec ce qu'on a.

Or, en cette circonstance comme en bien d'autres on sait que ceux qui en savient le plus qui en ont fait davantage, et si nous devons rendre un hommage sans réserve à ces admirables armements de sauveteurs qui ont risqué leur vie à maintes reprises pour accoster l'épave, il faut nous montrer moins enthousiastes à l'égard d'autres gens, plus instructs, sorte d'ingénieurs galonnés ou non, qui s'efforcent à la science, à la pratique, à l'éducation, qui sais-je encore, se torturent le cervelet à tirer des plans sur la comète.

A côté des premiers qui s'attaquaient pour ainsi dire à bras le corps aux éléments, les seconds se préoccupaient d'en venir à bout par des ruses, par des artifices et leurs efforts mieux dirigés pour diminuer d'une plus efficace.

Mais il leur manquait cette expérience, cette pratique que possèdent si bien tant de vieux matelots rompus à ces sortes de manœuvres, qui d'un coup d'œil se rendent compte des bons et des mauvais côtés de tel essai, de telle tentative, qui flairent l'efficacité d'un effort et le tâtonnement qu'à bon escient.

Il est rare de pareilles circonstances qui ces opérations savamment combinées, théoriquement calculées comme avec des formules algébriques, donnent des résultats satisfaisants.

Ainsi là, où un modeste patron caboteur, secondé par son équipage, une dizaine d'hommes, tirait du pied, et pouvait d'un matériel rudimentaire, mais sûr, à se tirer d'affaire, un capitaine de vaisseau avec un équipage de quelques centaines d'hommes et un outillage considérable et perfectionné, après avoir essayé d'un et désespéré d'y arriver, n'obtiendra d'autre résultat que de rester en panne faute d'avoir su s'y prendre convenablement.

Il nous souvient qu'en 1899, nous trouvant en Crète, sur le contre-torpilleur *Condor* au titre de gabier breveté, notre commandant invoqua que deux brick-caboteurs grecs s'étaient jetés *au plein*, c'est-à-dire à la côte, et l'idée de les en tirer. Son intention était louable quoiqu'elle lui fût en partie suggérée par l'espoir de se faire valoir aux yeux de l'amiral Fournier alors préfet maritime de Toulon.

On appareilla donc de La Suda vers Hierapétra.

En y arrivant à la nuit tombante on aperçut le bâtiment échoué sur une côte très basse, à pointe distincte, à cause de l'obscurité on dut mouiller au lendemain le commencement des opérations tout en prenant les dispositions nécessaires pendant la nuit. Toutefois il eut suffi à un vieux manœuvrier de la courte reconnaissance qu'un officier était allé faire autour de l'épave avec un canot, pour s'assurer de la façon dont il devait procéder.

Le brick en détresse se trouvait couché sur le flanc droit, présentant l'autre vers le large, par deux mètres de fond.

La quille reposant sur le sable y avait creusé un trou assez profond et en admettant qu'elle se déplaçât, cédant à une traction suffisante du notre part, elle ne pouvait en réclant le fond comme un râteau que s'ensabler davantage et s'immobiliser définitivement.

Le capitaine de vaisseau commandant le *Condor*, négligea cette constatation pourtant essentielle.

Et on prit pour la corvée commença. Notre bâtiment se rapprocha de l'épave à une centaine de brasse aussi près que le permettait notre tirant d'eau.

Des ancres encres furent mouillées et on se laissa *culer* en filant les chaînes jusqu'à ce que l'arrière touchât le fond. On envoya alors au brick d'énormes aussières en filin qu'on doubla avec d'autres en fil d'acier et dont on entoura la coque comme d'une ceinture.

Les amarrages terminés, l'aussière fortement reliée à l'aide de palans, on commença à virer les chaînes au cabestan en faisant machine en avant à 60, 70, 80, puis 90 tours sans plus de résultats.

Jusqu'à la nuit noire l'équipage dut bourlinguer sans relâche. Pendant ce temps le commandant et les officiers attendaient avec un vif intérêt les résultats de chaque nouvelle tentative. On engagait même des paris. C'était charmant.

Le lendemain matin nous faisions route pour la Suda, abandonnant le brick à son malheureux sort entre les mains de son patron et de ses six matelots grecs.

Quelques jours après, par ses seuls moyens, il réussissait à se remettre à flot. Notre commandant en resta bleu.

Le truc du caboteur était pourtant bien simple.

Il lui avait suffi de placer sur le fond de sable, sous son bateau, perpendiculairement à la quille et sous chacune de ses extrémités de longs madriers, dans une direction de glissière, tandis qu'on se déhalait sur une ancre à jet mouillée à faible distance vers le large.

C'était simple comme le coup de l'œuf de Christophe Colomb. Encore faillait-il y penser.

C'est un exemple entre mille que nous citons au hasard de nos souvenirs.

Aussi nous permettons-nous de juger avec un doux scepticisme tous ces plans et tentatives compliqués d'ingénieurs plus ou moins savants et galonnés.

C'était des rudes sauveteurs du Carro, de leur courage, de leur expérience et de leur initiative que les marins et les passagers de la *Russie* pouvaient attendre leur salut.

Et n'est-ce pas à eux qu'ils le doivent ?

Maurice SAVARY.

Nos Dépêches

Par fil téléphonique spécial

LA RUSSIE SAUVÉE

APRÈS LE SAUVETAGE

La petite Laure — Les passagers

Faraman, 12 janvier. — Après le sauvetage, toutes les personnes qui se trouvaient sur la plage, s'empressaient autour des passagers, les comblant des soins, des prévenances pour leur faiblesse et les émotions qu'ils avaient éprouvées.

On entoure fort la petite Laure, âgée de six mois, qui, dans les bras de sa mère, Mme Grulier, courut à tous vents en agitant une petite brec. Pendant ces quatre jours, on l'a soutenue avec de l'eau sucrée. Aussi succ-t-elle frénétiquement le biberon rempli d'un lait bien chaud que Mme André, femme du directeur de la Compagnie Pechiney, lui fait donner. Chacun veut l'embrasser, et sur ses joues qui rosissent, on sent comme le lait du biberon.

Les passagers et passagères font les plus grands éloges du soldat de la légion étrangère Wilhem Fauser dont la conduite a été admirable de dévouement.

L'équipage, les officiers, le chef mécanicien et ses aides se sont remarquablement comportés.

Récit d'un témoin

M. Colombani, officier principal d'administration en garnison à Billancourt, veut bien nous fournir les renseignements suivants :

Les dangers que nous avons courus ont été sérieux.

Parti le 5, je n'ai rien remarqué d'anormal jusqu'au 7. On sumait bien un peu des conchettes, mais la mer n'était pas excessive. Dans la nuit de dimanche à lundi, nous essuyâmes une bourrasque de grêle. Vers cinq heures, nous avons senti une secousse plutôt légère. Le roulis et le tangage devinrent plus secs.

A ce moment, la femme de chambre entre dans notre cabine. Elle veut nous prier. Mme Colombani est moi, de revêtir la ceinture de sauvetage. Ne sachant pas nager, je ne m'en suis point inquiété. Mais je ne pouvais croire qu'un danger fût immédiat, il y avait lieu de prendre des précautions.

Nous quittâmes aussitôt nos conchettes et nous tâmes sur le pont où le stationnement était difficile en raison de l'inclinaison du navire. Le roulis continuait ; le paquebot faisait son lit.

Au moment de l'échouement, on fit parer des fusées et on brûla des feux de bengale, mais la communication des signaux ne put être établie qu'un jour, vers six heures après. On apprit au téléphore que la *Russie* se trouvait dans une position critique et qu'il y avait lieu de demander des secours urgents.

La réponse d'usage nous fut donnée.

Dans la journée, on se rendit compte à bord que l'abaissement vers la côte ne s'arrêtait point, aucun le séjour des voyageurs dans le salon des premières devenait difficile. Un coup de mer particulièrement violent ébranla les passagers. Un commencement de panique se produisit, mais elle fut vite calmée.

C'est alors que je m'offris au second pour l'aider dans sa tâche, et je recommandais aux dames de ne pas se lamenter et surtout de ne pas quitter leur place.

Le premier maître Ganes et le légionnaire Fauser procédèrent à l'amarrage.

La situation périlleuse du navire s'accentua encore le dernier jour. Quant à la nourriture, nous n'en avons jamais manqué, et si le commandant télégraphia à terre que l'affolement était général par suite du manque de nourriture, c'était pour pâtir les secours. Pourtant, je dois à la vérité de dire que l'alimentation devenait bien maigre. Voici le dernier menu du repas qui nous fut servi : *orchestre aux, mandarines, fruits secs*. Quant au vin, il variait du Graves au Pomard ; le vin ordinaire ne manqua pas son plus.

M. Colombani me signale tout particulièrement la conduite du matelot torpilleur Debros qui se trouvait à bord comme passager. Il fut admirable, et c'est grâce à sa collaboration qu'on put établir les communications avec les signaux à bras avec la terre. Il s'était mis spontanément à la disposition du bord et n'a pas quitté son poste pendant toute la durée du péril.

C'est le premier-maître Panosi qui organisa les travaux de mise à eau de la baleinière qui devait aller porter les amarres à la côte, il convient d'ajouter qu'au cours de cette manœuvre il faillit être tué par la chute d'une poulie.

La nuit dernière, continue M. Colombani, la vie des voyageurs fut suspendue à un rien. Un nageur de mer pénétrant dans les salons des premières où tout le monde était resté, avait fait de nombreuses victimes ; bon nombre de passagers n'auraient pas eu la force de fuir, tant était grande leur pression.

Vers six heures du matin, je monte sur le pont. Le Guillou était à son poste. Il était presque joyeux : « Le vent tombe, me dit-il, la mer est moins grosse.

Je suis étonné de ne pas voir arriver les secours. A ce moment, on a comme si c'est été une réponse à ces paroles, nous entendîmes les cris de : « Ohé ! » du navire. C'était une bouée que nous trouvait aux flancs du paquebot. La délivrance était proche. Une émotion bien vive s'empara de tous. Nous sommes sauvés. Des larmes coulent du bouche en bouche. Et l'espoir de ramener tous les cœur.

Les dispositions de débarquement furent rapidement prises et les ordres qu'elles comportaient rapidement exécutés.

C'est seulement en ce moment que le commandant Jouve quitte la passerelle où il se tenait depuis l'échouement et vient prendre la direction de débarquement. Celui-ci s'est opéré sans aucun incident, les dames furent aussitôt appelées sur le gillard d'avant du navire et descendues une à une dans une sorte de grande poche élingée, semblable à un sac à charbon, dans laquelle il était facile de les assujettir. Ce sac était descendu à tribord, pour chaque personne, au moyen d'une amarre.

Vous pouvez vous représenter l'anxiété qui pesait sur les cœurs. On s'occupa ensuite des hommes.

Ceux-ci furent descendus au moyen de cordages et d'échelles de cordes. L'opération était parfois difficile, car le mer battait les flancs du navire, secouait fortement la barque lors de sauvetage.

En terminant, M. Colombani nous dit :

N'oublias pas de signaler la conduite digne d'éloges des trois canonniers : Petit Emile, Tubœuf Maurice, Chevalier Désiré, qui prodiguèrent des secours à Mme et à moi, et réussirent toute récompense.

Mais ce que M. Colombani ne nous dit pas, et ce que nous apprenons d'autre part, c'est que lui-même déploya un dévouement et un courage remarquables, et qu'il ne cessa pas de remettre en confiance les autres passagers, ce qui fut très salutaire.

De Salins-de-Giraud à Arles. — Accueil enthousiaste de la population.

Arles, 11 janvier. — Les naufragés sont arrivés en voiture à Salins-de-Giraud où la population leur a fait un accueil enthousiaste.

Un déjeuner leur a été offert par Mme et M. André, directeur de l'usine Péchiney.

A deux heures, les naufragés se rendent à la gare, qui est noire de monde.

On chante la *Marseillaise*. A ce moment, le sous-préfet fait connaître que le président de la République a adressé ses félicitations aux sauveteurs.

Une acclamation patriotique accueille ces paroles.

Le train part et bientôt il arrive à Arles.

Il est quatre heures et demie. Une foule énorme entoure les voyageurs. Chacun s'empresse autour des naufragés. Ce sont longues étreintes et chaudes félicitations.

A 4 heures 47, le train repart pour Marseille.

L'arrivée à Marseille

Marseille, 12 janvier. — L'arrivée à Marseille du train des naufragés a donné lieu hier à une manifestation émouvante d'une foule énorme réunie dans toutes les dépendances de la gare ; mais le calme a été parfait et pas le moindre incident ne s'est produit.

A sept heures dix, les personnages officiels commencent à arriver.

L'amiral Besson, M. le Général, commissaire de la marine ; M. Pinaisdes, maire, et M. Dupuis, chef de cabinet ; MM. Guiotel, conseiller général, et Gaillard, conseiller d'arrondissement ; les administrateurs ou les hauts fonctionnaires de la Société des transports maritimes ; MM. Soin, commissaire délégué, Gérard, sous-directeur, Guien, Gaymard, Dauphin etc...

Vers sept heures un quart, au moment où le train doit entrer en gare, la foule impatiente franchit toutes les barrières du côté de la cour d'arrivée, envahit le hall intérieur de la gare. L'ébranlement est énorme ; les quais d'arrivée sont occupés sur toute leur longueur, mais nul désordre ne se produit.

Dès que le train entre en gare, la foule se précipite et envahit la voie sur laquelle s'avançait la locomotive ; toutes les mains se tendent vers les voyageurs qui sont entourés et félicités à leur descente de wagon.

De nombreuses scènes pathétiques se produisent.

Dans la salle d'attente des secondes, où le commandant Jouve se réfugie avec son fils pour éviter la foule, comme on l'invite à regagner son domicile pour prendre quelque nourriture :

— Non ! répond le commandant, et la *Russie*, je me suis habitué, depuis trois jours, à oublier les heures de repas, on s'habitue très bien à ne plus manger.

« Nous n'avons pas désespéré un instant, poursuit-il, et mon personnel de marine a été admirable de dévouement et d'endurance. »

Le commandant Jouve, surpassé de ses amis, sort ensuite de la gare ; la foule lui fait un accueil ému et chaleureux.

Les causes de l'échouement

Marseille, 14 janvier. — Interviewé sur la cause de l'échouement de la *Russie*, le commandant Jouve confirme que le sinistre est dû à une confusion de feux.

Le feu électrique du phare de Faraman a deux éclats blancs de dix en dix secondes, chaque éclat séparé par une éclipse de deux secondes ; la durée de chaque éclat est d'une seconde ; celui de Planier, un groupe de trois éclats blancs séparés par un éclat rouge de quinze en quinze secondes. Mais pendant les tempêtes, on allumente le phare de Faraman avec du pétrole, ce qui lui donne parfois, dans la brume, des éclats rouges ; c'est cette particularité qui cause l'erreur et amena l'échouement du paquebot.

Inefficacité des engins de secours

Lyon, 12 janvier. — M. Garnier, soldat au 5e régiment de chasseurs d'Afrique, arrivé hier dans notre ville, a fait à un de nos confrères le récit de l'échouement de la *Russie* et des scènes touchantes qui se sont passées pendant ces cinq jours de terribles angoisses.

De ce long récit, nous extrayons les passages suivants qui nous paraissant intéressants, au point de vue des responsabilités et des mesures à prendre pour assurer l'efficacité des secours maritimes :

Détail regrettable : aucun des matelots de l'équipage ne connaissait la manœuvre du télégraphe à bras. Fort heureusement, il se trouvait parmi les passagers un marin torpilleur très bien au courant de ce genre de signaux et aux services duquel il fallut avoir recours. Sans lui, pour *s'entendre ou communiquer si avec la côte*, ni avec les bâtiments qui furent envoyés ensuite du côté de la haute mer. Ce brave marin n'offrit au commandant pour gagner seul la côte, dans une embarcation, afin de porter une amarre : on n'accepta pas son admirable dévouement, parce qu'il aurait couru à une mort certaine et ce, alors que sa présence était indispensable pour le télégraphe.

Un chauffeur, l'estomac vide, refuse de travailler et le commandant dût lui mettre le revolver sur le front. Il faut que je vous dise qu'il y avait à bord deux canons porte amarres mais qui ne fonctionnaient pas, il eût été facile avec l'un de ces engins, d'envoyer un filin à la côte.

Lorsque l'échouage s'est produit, on marchait à seize nœuds, et, depuis, le bateau chasse par le vent s'avançait chaque jour dans sa vase en s'enfonçant. Demain, nous saurons elle totalement engloutie.

Renflouement de l'épave. — Le commandant Jouve

Marseille, 12 janvier. — Les représentants de la Société des Transports Maritimes ont télégraphié à Paris que le renflouement de l'épave du *Russie* aux assureurs n'aura pas lieu l'épave paraissant être en bon état. Le renflouement sera tenté, à frais communs, dans l'intérêt de tous.

Le commandant Jouve est en bonne santé. Il s'est levé à 6 matin à son heure habituelle et l'est rendu au bureau de la Société et à l'Hôtel de la Marine.

Il est affecté physiquement par suite du surmenage moral pendant les journées d'échouement, mais il compte se remettre promptement de ses fatigues.

Plusieurs des passagers arrivés hier soir sont partis ce matin dans diverses directions.

Marseille, 13 janvier. — Le capitaine Jouve, commandant de la *Russie*, est parti ce matin pour Arles, afin d'obtenir son rapport de mer les tribunal du commandant de cette ville. Faraman étant de l'arrondissement d'Arles.

Le commandant Jouve sera ensuite interrogé par le commissaire de l'inscription maritime d'Arles.

L'amiral Besson a envoyé une lettre aux directeurs de toutes les Compagnies, leur demandant de poser les questions suivantes à leurs officiers :

1° Par un temps de brume, peut-on confondre les phares de Faraman et de Planier ?

2° Quelles modifications faut-il apporter au feu de Faraman ?

Dès que ces réponses seront parvenues, un rapport sera adressé au ministre de la marine.

M. Lequeval, capitaine en second, et quelques matelots sont restés à Faraman pour garder les épaves de la *Russie*.

Récompenses aux sauveteurs

Paris, 12 janvier. — Le ministre de la marine a envoyé à Faraman le contre-amiral Pooch, sous-chef de l'État-Major général qui félicitera les vaillants sauveteurs de la *Russie* et réunira tous les renseignements nécessaires pour permettre au ministre de leur décerner les récompenses qu'ils ont si bien méritées.

Il remettra en outre aux sauveteurs les secours de première urgence pour les indemniser des pertes qu'ils ont pu subir.

Dès aujourd'hui le président du Conseil met à la disposition du ministre de la marine, sur son contingent particulier, une croix de la Légion d'honneur destinée à un des sauveteurs.

AUTOUR DU SINISTRE

La Presse anglaise

Londres, 12 janvier. — Tous les journaux expriment leur vive admiration pour l'équipage de la *Russie* et pour les sauveteurs.

Le *Daily Telegraph* s'écrie : « Bouillir ses braves ! Le courage ne connaît pas de nationalité et, d'un bout à l'autre du Royaume-Uni, passera un frisson d'admiration pour les braves Français dont les efforts héroïques pour secourir ceux qui étaient à bord de la *Russie* ont été couronnés de succès.

Plus loin il dit : On ne sait ce qu'il convient d'admirer le plus, de la force d'âme des passagers et de l'équipage, ou des efforts jamais décourages de leurs sauveteurs.

Le *Daily News* s'exprime ainsi :

« Les officiers et les équipages de nos bateaux de sauvetage anglais pourraient faire plus mal que d'envoyer leurs félicitations et l'expression de leur admiration à leurs compagnons français.

Le *Morning Post*, tout en rendant hommage à l'équipage de la *Russie* et à l'équipe des sauveteurs, réserve surtout ses éloges au navire qui a été envoyé de l'Angleterre.

Le *Standard* dit :

« La bravoure des hommes de Carro est une belle page dont les Français ont toute raison d'être fiers.

« Les marins de la Méditerranée ne sont généralement pas considérés comme d'aussi force égale à ceux de Bretagne ou de Normandie. Dans le cas actuel, il n'y a point la moindre infériorité au point de vue du courage. »

Le *Times* est le seul journal qui n'ait pas de commentaires aujourd'hui à ce sujet.

Informations politiques

Le débat sur la loi des Associations

Paris, 12 janvier. — Aucune commission ne se réunit aujourd'hui au Palais-Bourbon.

Tout l'intérêt de la journée est dans les couloirs, où il est toujours uniquement question du débat qui s'ouvrira lundi sur les associations.

Comme nous l'avons dit, hier, ce débat sera précédé d'une interpellation de M. Sembat sur « l'ingérence du pape dans les affaires intérieures de l'État ».

M. Marcel Sembat, que nous avons vu aujourd'hui, nous a déclaré qu'il ne retarderait que de très peu l'ouverture de la discussion sur les congrégations religieuses.

« Je ne suis jamais long à la tribune, et il me suffira de quelques minutes pour poser une question très nette au président du conseil.

« Je lui demanderai s'il un conseiller pas comme un incident très grave la lettre du pape.

« Quant à moi j'estime qu'une pareille intervention dans nos affaires ne doit pas être passée sous silence. Elle appelle une protestation du gouvernement ; de là, mon interpellation. »

Ainsi posée, la question de M. Sembat ne peut amener qu'une très courte réponse du président du conseil, et il n'est pas douteux que M. Waldeck-Rousseau ne peut que donner satisfaction à M. Sembat.

L'élection du IIe arrondissement

Paris, 12 janvier. — Malgré le résultat de l'arbitrage que nous avons publié, M. Faberot maintient sa candidature socialiste, dans le 11e arrondissement, « mais, s'est-il déclaré hier dans une réunion, si Allemane a une seule voix de plus que moi au premier tour de scrutin, je me désiste en sa faveur ».

Les candidats au siège laissé vacant par M. Pierre Baudin sont, à l'heure actuelle, MM. Max Régis, candidat nationaliste ; Allemane, candidat du parti socialiste ; Faberot, candidat socialiste dissident ; Legrain, radical, et Campan, radical-socialiste.

NOUVELLES DIVERSES

Les promotions de la Légion d'honneur

Paris, 12 janvier. — Le conseil supérieur de la Légion d'honneur, présidé par M. Dupuy, s'est réuni ce matin à son ministère. Le conseil a examiné les propositions du ministère des Affaires étrangères, de l'agriculture et des autres ministères qui, d'ailleurs, à l'*Officiel* vers la fin de la semaine prochaine.

Mouvement préfectoral

Paris, 12 janvier. — Un mouvement dans le personnel préfectoral aura lieu sous peu, on sait à la nature du président de la République.

Nous croyons savoir que ce mouvement administratif paraîtra à l'*Officiel* dans les premiers jours de la semaine prochaine.

Mort du peintre Moreau

Le peintre Georges Moreau, chevalier de la Légion d'honneur, l'auteur des tableaux [illegible] à l'Opéra, [illegible] mort hier.