EN CHINE

Dépêche du général Voyron — Les opérations militaires suspendues — Le chemin de fer de Niou-Chouang.

Paris, 13 janvier. — Le ministère de la marine vient de recevoir du général Voyron la dépêche suivante datée de Tien-Tsin, 12 janvier :

« Aucune troupe n'est en mouvement en ce moment. Toutes sont dans leurs cantonnements. Il est vrai que les Boxers sont plus que jamais pour protéger les habitants, si cela est nécessaire.

» La température est de 16° au-dessous de zéro le matin. Beaucoup de neige. Etat sanitaire très bon.

» VOYRON. »

Londres, 13 janvier. — Une note communiquée aux journaux déclare sans fondement le bruit qui l'Angleterre aurait consenti à céder le chemin de fer de Niou-Chouang à la Russie ; ce chemin de fer, quoique construit avec des capitaux anglais, est chinois, et l'Angleterre n'en prétend faire à cession.

Il est exact que l'Angleterre a fait à la Russie des représentations au nom des actionnaires anglais.

Elles sont dues à ce que les fonctionnaires russes se sont comportés à l'égard de ce chemin de fer d'une façon qui excédait les nécessités militaires.

Quand les autorités militaires russes eurent restitué la ligne à ses propriétaires, on mettra en avant la question de compensation, pour laquelle, assurent-on, on discute actuellement les termes d'une convention.

RENSEIGNEMENTS INDUSTRIELS et commerciaux

NAVIGATION

Les chalands remorqués dans la Baltique et la mer du Nord

Notre consul à Brême écrit en date du 10 novembre dernier : « Il est prouvé depuis quelque temps aux transformations dans les conditions du transport maritime des marchandises, notamment en ce qui concerne la navigation dans la Baltique et dans la mer du Nord, transformation sur laquelle le Consulat général de France à Hambourg a déjà appelé l'attention et sur laquelle je demande à mon tour la permission de revenir brièvement. Elle est d'autant plus digne d'attention qu'elle semble devoir porter un coup sensible à la navigation à la voile, déjà si éprouvée par la concurrence de la navigation à la vapeur.

Le trafic de chalands de mer remorqués, tend, en effet, à se généraliser de plus en plus, au point d'établir même une rivalité heureuse à l'égard des cargo boats à vapeur. Ces chalands permettent de réaliser de grandes économies en personnel et en combustible et achèvement des marchandises à des frais relativement plus bas que les cargo-boats que, malgré les dangers plus grands auxquels ils sont exposés en cas de mauvais temps, les affréteurs trouvent encore avantage à se servir de ces moyens de transports. Il en fait actuellement entre Brême et Hambourg et entre ces deux ports d'une part de la Prusse, les pays scandinaves et la Russie d'autre part, un trafic des plus actifs par chalands maritimes remorqués. Lorsque la mer est mauvaise, le train de chalands atteint au port que la bourrasque soit passée : s'il est surpris par la mauvaise saison, il se trouve exposé à des dangers, et ne peut, quelque laisse aller à la dérive les chalands dont il reprend la remorque aussitôt que le temps le permet.

Le risque couru par les allégés d'être jetés à la côte et que courent d'ailleurs l'assurance, est compensé par ce fait, paraît-il, par les économies réalisées sur le fret.

La navigation à la voile qui savait à transporter en Allemagne des bois de Russie, de Suède et de Norvège et à y amener des charbons et des minerais tutait déjà difficilement contre les bateaux à vapeur mixtes, il ne faut pas se dissimuler que le voyait encore tous les ans arriver au port aux bois de Brême un grand nombre de bricks et de goélettes, mais cette année la majeure partie des arrivages est composée de chalands remorqués. Ceux-ci sont de telles dimensions qu'ils peuvent contenir plusieurs chargements de voiliers ordinaires. Il se trouve notamment en ce moment à Brême un chaland, la *Gegenwart* qui attire tout spécialement l'attention.

Ce bâtiment, appartenant à la Commission hambourgeoise des transports remorqués a une capacité de jauge 647 tonnes de registre et a, lorsqu'il est chargé, un tirant d'eau de 12 pieds. Il a été construit en 1899 au chantier de Rickney à Geestemünde et peut transporter mille tonnes de marchandises. Il est muni d'un gouvernail mû à la vapeur et trois grues à vapeur peuvent soulever 2.000 kilog. Il a amené de Hernosand en Suède un chargement 325 standards de bois, ce qui représente quatre chargements de voiliers ordinaires de 120 tonnes de registre qui fréquentaient d'ordinaire le port de Brême. La Compagnie hambourgeoise a en outre, en construction au chantier Blohmann six de ces chalands et elle a de plus commandé à un chantier à Tonning (Schleswig Holstein) trois bâtiments encore plus grands, pouvant transporter 1.000 tonnes de marchandises dont deux se trouvent déjà en chantier.

De son côté, la Société de tonnage brémoise, dite « Touta Weser » emploie déjà de nouvelles grandes allégés pour ses services dans la Baltique. Le chaland *Unterweser IX*, par exemple, qui vient de décharger à Brême du minerai de fer apporté de Pasenbourg, prend en retour du minerai de phosphore à destination de Stettin. D'autres chalands de la même Compagnie venant des ports russes et prussiens sont actuellement en route pour Brême. Ils ont en moyenne 450 tonnes de registre et peuvent porter 800 tonnes en lourd. Je citerai encore ce fait que des chalands remorqués se rendent en drèches de Stockholm à Cologne.

En raison de l'extrême bon marché du frêt, il n'est pas surprenant que le commerce augure, pour ces nouveaux moyens de transport, d'un avenir des plus prospères.

Chronique Régionale

LA LOI DES BOISSONS

A Cambrai

A l'Omnipotent

Monsieur le Rédacteur en chef

L'Omnipotent portant la date du vendredi 11 janvier 1901, dans sa chronique locale, un article intitulé « le régime des boissons », où, en termes de phrase ronflante :

« Le privilège des bouilleurs de cru n'est pas supprimé ; dans la loi actuelle sur le régime des boissons, qui favorise l'ex au détriment de l'alcool, on a pu intégrer, et nous les députés du Nord tels que M. Dersez, qui ont voté cette loi, ont été contre l'intérêt de leurs circonscriptions. »

Je laisse à mes concitoyens le soin de juger, à leur valeur, les procédés habituels dont sous sous le mon égard ; je me borne, pour ma part, à rappeler les vives *ses* *l'ai* dans sur ces deux importantes questions, et qui ont été publiés, d'après l'*Officiel*, dans votre journal.

Je demeure d'ailleurs persuadé que tout sans doute, ne pas, ne pas, ne pas