N° 154 — 15e Année | CINQ CENTIMES LE NUMERO | (13 Prairial, An 111) | Mercredi 3 Juin 1903

REDACTION : ROUBAIX, 65, rue des fabricants (près la place du Trichon) TOURCOING, rue VERTE, 52

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.

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

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

Les annonces servent repas aux bureaux du Journal, à Paris, à l'Agence Havas place de la Bourse, 10.

Téléphone

LIRE PLUS LOIN :

Les Fêtes d'Armentières, de Roubaix et de Dunkerque.

L'Europe impuissante

Les populations opprimées adressent des appels pathétiques à l'opinion européenne : ce sont les Croates de Dalmatie qui se soulèvent contre la tyrannie hongroise, ce sont les Arméniens qui défendent les derniers restes de leur existence, ce sont les Macédoniens ; les uns et les autres réclament les garanties de l'humanité en général et celle du traité de Berlin en particulier. Mais l'opinion de l'Europe, dans un temps de publicité illimitée, avec des milliers de journaux en toutes langues, ressemble, non à une muette, mais à une bavarde impuissante.

Dans toute la Croatie, disent les pétitionnaires réunis à Spolat, il y a des centaines de morts, des milliers de blessés et d'emprisonnés, des femmes, des députés, des journalistes. On a proclamé la Cour martiale, on arrête, on pend de tous les côtés. Certes, l'opinion de l'Europe n'est pas insensible, mais elle écoute ces invocations avec une patience résignée.

Les dernières nouvelles de Macédoine nous apprennent que l'œuvre des réformes est ajournée. C'est donc en vain que la Russie s'était mise d'accord avec l'Autriche-Hongrie pour procurer un meilleur sort aux habitants de Macédoine ; c'est en vain que la Turquie s'était déclarée prête à exécuter les stipulations des traités internationaux : il paraît que tout cela est abandonné ! Quelle est donc cette comédie et quel est ce drame ?

Jusqu'à présent la réforme en Macédoine n'a consisté qu'en massacres et en déportations. Les instituteurs, les prêtres, tous ceux qui sont considérés comme exerçant une influence morale sont arrachés de leur patrie, expédiés dans l'intérieur de la Turquie et jusqu'en Asie ; les villages sont incendiés, la terreur et la misère sont à leur comble : voilà tout ce que la réforme a produit, avec l'accord illusoire des grandes puissances.

La mort de Delichef, l'homme le plus influent de l'organisation macédonienne, massacré avec ses compagnons au village de Banitza, a pu arrêter l'expansion du mouvement, mais non rétablir la paix. Il reste d'autres chefs, Boris Sarafof, dont la réputation est malheureusement détestable, le général Zoutchez que l'on dit inspiré surtout par la Russie, il reste aussi Pétrof, l'ami et le compagnon du chef mort ; mais ces hommes s'entendent mal entre eux ; ils n'ont ni plan ni esprit de conduite, et il leur serait bien difficile d'en avoir au milieu des influences contraires qui s'agitent autour d'eux.

Le prince Ferdinand de Bulgarie, avec son nouveau ministère Pétrof-Péikof, se trouve évidemment dans la situation la plus difficile, ne pouvant ni soutenir les Macédoniens ni les abandonner. Il voudrait bien négocier directement avec Constantinople pour obtenir des concessions en en Macédoine, des écoles bulgares, des agences commerciales bulgares, mais les Macédoniens réclament leur autonomie, leur libération du servage, ottoman ; et, d'autre part, la Russie, à qui la Bulgarie doit son existence, souffre difficilement que le cabinet de Sofia entre en négociations avec Constantinople.

Les Bulgares qui occupent tout le versant nord des Balkans jusqu'aux rives du Danube, se considèrent comme appelés à régner sur tout le pays des Balkans et sur la Macédoine. Il est vrai qu'ils ont dominé cette contrée, il y a bien longtemps, ils portaient leurs armes jusque sous les murs de Constantinople ; mais toujours divisés entre eux, livrés à de perpétuelles guerres intestines, ils furent réduits par les Turcs à un servage séculaire.

Libérés par la Russie, ne reconnaissant plus à Constantinople qu'un protectorat tout nominal, ils ont repris leur marche en avant vers les contrées du Midi qui les appellent d'une manière irrésistible. Appuyés sur le Danube, ils remontent maintenant ces pentes du Balkan, d'où ils furent précipités autrefois ; ils veulent revoir les champs de Macédoine, où ils portèrent leurs armes victorieuses ; ils disent que les Macédoniens n'existent pas, et que les vrais Macédoniens, ce sont les Bulgares !

Qu'est-ce que la Macédoine ? Où commence et où finit ce pays ? Quel est son vrai peuple ? Il en est de la Macédoine comme de l'Arménie. Les diplomates contestent savamment l'existence géographique et politique de ces empires autrefois si puissants. Nous entendons dire tous les jours : S'il y a une Macédoine, il n'y a pas de Macédoniens, et s'il y a des Arméniens, il n'y a pas d'Arménie !

Par des raisonnements semblables, on se dispense de toute justice et de toute humanité, mais il y a là des hommes en tout cas, des champs cultivés, des villages remplis d'une population brave et industrieuse qui ne demande qu'à vivre et à prospérer, et qui possède toutes sortes de qualités physiques et morales pour faire honneur à la vie humaine.

Les puissances d'Europe ne savent ou ne veulent rien faire d'efficace pour assurer le sort de ces générations. Cependant les massacres périodiques, les pillages, les dévastations ne peuvent venir à bout de les détruire ; elles remuent toujours et elles ne cessent de manifester leurs ardentes aspirations.

On ne manquerait pas de solutions à de tels problèmes, s'il y avait une large conscience, mais nous voyons des gouvernements sans doute, des armées et des polices : nous ne voyons pas d'Europe ! La conscience européenne est une illusion des philosophes ! Il n'y a de conscience que là où il y a la liberté. Point de liberté : point de conscience.

Or, les trois quarts de l'Europe sont dans les chaînes du despotisme.

Hector DEPASSE.

BLOCK-NOTES

Cheval agenouillé

Certains journaux ont raconté que l'archevêque de Cambrai, M. Sonnois, avait arrêté à Dunkerque un cheval emporté, lequel s'était abattu, à peine touché par le saint homme, et d'ailleurs avait été finalement maîtrisé par un passant.

La Libre Parole *donne aussitôt du pépan pour « l'archevêque qui arrête un cheval. »*

Mgr Sonnois a deux frères, tous deux généraux de division, qui ont prouvé à maintes reprises leur sang froid et leur bravoure, ce sont là, d'ailleurs, des qualités traditionnelles dans la famille. Ajoutons que Mgr Sonnois, né en 1838, a soixante-quinze ans passés.

Bien que le gouvernement que nous subissons ne lâche récompenser que les services politiques, espérons qu'il saura faire exception et placer le ruban tricolore sur la poitrine du vaillant prélat.

Eh ! bien non, ce n'est pas ça du tout, il n'y a pas eu le courage d'un évêque, frère d'un général... Non ! il y a eu la grâce de Dieu.

La vérité est que le cheval s'est agenouillé devant l'évêque pour lui demander sa bénédiction selon les rites.

Les visites de souverains en France

La reine Amélie de Portugal quitte à peine Paris que la visite du roi d'Italie est officiellement annoncée. La République a, peu à peu, conquis les sympathies de l'Europe.

Jusqu'en 1880 pendant les dix premières années de la République, quatre visites seulement :

En 1873, le Shah de Perse ; en 1878, nouvelle visite du Shah, et en 1879, visite du président du Venezuela. La période d'attente est alors passée, et les souverains arrivent :

30 mai 1880, roi de Grèce.
20 septembre 1882, roi d'Espagne.
10 juin 1884, président du Salvador.
13 octobre 1886, roi de Grèce.
22 juillet 1887, empereur du Brésil.
16 juillet 1888, prince de Monténégro.
22 juillet 1889, roi de Grèce ; 30 juillet 1889, shah de Perse.
14 janvier 1891, prince de Monténégro.
9 janvier 1895, roi de Serbie ; 9 octobre 1895, roi de Portugal ; 29 octobre 1895, roi de Grèce.
28 avril 1896, prince de Bulgarie ; 5 octobre 1896, empereur et impératrice de Russie ; 15 octobre 1896, roi de Grèce.
6 juillet 1897, prince de Bulgarie ; 9 octobre 1897, roi des Belges ; 11 octobre 1897, roi de Serbie ; 13 octobre 1897, roi de Siam.
20 avril 1898, reine des Pays-Bas.
15 avril 1899, roi de Suède et de Norvège ; 26 octobre 1899, roi de Grèce.
11 juin 1900, roi de Suède et de Norvège ; 26 juin 1900, prince royal de Grèce ; 6 août 1900, shah de Perse ; 19 octobre 1900, roi des Belges ; 20 octobre 1900, roi de Grèce.
18 au 23 septembre 1902, empereur et impératrice de Russie (à Compiègne) ; 19 octobre 1901, roi de Grèce ; 16 décembre 1901, roi des Belges.
8 mai 1902, roi de Suède et de Norvège, 1er juin et 1902, prince de Bulgarie ; 28 août 1902, shah de Perse (à Marienbad) ; 20 octobre 1902, roi de Grèce ; 30 octobre 1902, roi de Portugal.
2 mai 1903, roi d'Angleterre ; 8 mai 1903, prince de Bulgarie.

Plusieurs entrevues pourraient être ajoutées : reception de l'impératrice douairière de Russie, à Pagny-sur-Moselle, par M. Félix Faure, et deux receptions par M. Félix Faure, de la reine Victoria, l'une à Noisy-le-Sec, l'autre à Nice. M. Félix Faure a également reçu officiellement, à Nice, le tsarevitch, à Menton, l'empereur d'Autriche ; il a enfin rendu cette visite à l'empereur et à l'impératrice au Cap Martin.

Cette statistique prouve que le roi de Grèce est le monarque qui nous visite le plus souvent officiellement du moins ; car celui qui vient à Paris plusieurs fois l'an ne figure pas sur une liste : ce roi Léopold nous affectionne incognito.

M. Loubet, on le voit, achève, par sa bonne grâce, la congrès des rois qu'avait commencé le souverainet officiel.

L'ARTICLE DU JOUR

Du « Petit Parisien »

Chauffeurs et Mécaniciens

Un nouveau projet — L'historique d'une grave question — Nécessité d'aboutir

En déposant au Sénat une nouvelle proposition transcontinentale, M. Waldeck-Rousseau vient de replacer au premier plan de l'actualité la loi relative aux chauffeurs et mécaniciens. Nul n'était plus qualifié que l'ancien président du Conseil pour apporter à un débat aussi important une contribution aussi précise et pratique, car on sait combien, dès avant son ministère, il s'intéressait à la grande corporation — forte de 225,000 membres — des employés des réseaux ferrés.

Il est utile de retracer ici l'historique des efforts qui ont été tentés pour résoudre une question économique et sociale d'une urgence reconnue. Si l'on pouvait douter de son ampleur, il suffirait de se reporter aux discussions qui se sont succédé à la Chambre et au Sénat depuis plus de six ans et qui ont abouti à des votes parfois fort différents.

Situation actuelle

A l'heure présente, le travail des chauffeurs et mécaniciens et des agents des trains et des gares est réglementé par une série d'arrêtés signés par M. Pierre Baudin. Les arrêtés types sont ceux des 4 et 23 novembre 1899. Le premier arrêté du 4 novembre, vise les chauffeurs et mécaniciens. Il fixe le travail à cent heures par décade, et accorde un grand repos de dix heures entre deux périodes de travail, — un repos de vingt-quatre heures tous les dix jours. M. Baudin avait en outre donné des ordres pour que le grand repos de dix heures précédât toujours le congé décadaire.

Un second arrêté du 4 novembre limite, à cent-cinquante heures par quinzaine le labeur des agents des trains. Ici le grand repos est de neuf heures et le congé de vingt-quatre heures a lieu toutes les quinzaines.

Un troisième arrêté du 23 novembre 1899 concerne les agents des gares dont il limite le travail à douze heures sur vingt-quatre, avec congé d'une journée ou de deux demi-journées par mois.

Pour les retraites, aucune loi n'est encore intervenue. Les compagnies seraient seulement tenues de faire homologuer les statuts de leurs caisses par l'Etat, et les pensions, qui comportent de multiples variations, sont servies en général à cinquante-cinq ans et après trente ans de service.

Le Projet Bertaux

Il faut remarquer que les arrêtés de M. Baudin ont été publiés deux ans après un vote de la Chambre sur la question et qu'ils ont déjà donné une satisfaction partielle à la corporation des chemins de fer. Mais les employés marquent le désir d'obtenir davantage, spécialement dans le domaine des retraites. Comme les travailleurs de la voie forment tout un service très pénible, très dangereux et que la sécurité des voyageurs est aussi liée à leur propre sécurité et à la réglementation de leur travail, il n'est pas surprenant que le législateur se soit emparé du problème.

Le 17 décembre 1897, la Chambre des députés adoptait un premier projet de MM. Bertaux, Rabier et Jaurès. Par 420 voix contre 11, malgré l'opposition de sa commission, elle adhérait au système suivant :

Le travail des chauffeurs et mécaniciens et des agents des trains était limité à dix heures sur vingt-quatre, avec repos ininterrompu de dix heures. Tous les employés de la voie forrée avaient droit à un congé décadaire de vingt-quatre heures ; les chauffeurs et mécaniciens et les agents des trains avaient droit, en outre, à quinze jours de congé par an.

Les retraites étaient accordées après vingt ans de services et sans condition d'âge ; elle montait à la moitié du salaire moyen des six dernières années et était réversible par moitié sur la tête des veuves et des orphelins de moins de dix-huit ans. En cas de départ, l'agent pouvait demander sa retraite proportionnelle dont le versement était toutefois différé à l'expiration des vingt ans de services. La jouissance était immédiate après quinze ans de services, si l'agent avait reçu une blessure ou contracté une infirmité.

Le projet, d'après certaines prévisions devait coûter de 176 à 212 millions ; d'après le syndicat national des ouvriers de fer, il ne coûterait que 55 millions.

Le vote du Sénat

La loi Bertaux fut transférée au Sénat qui marqua tout de suite de grandes hésitations, tout accroît de dépenses pour les compagnies de chemins de fer pouvant engager l'Etat en raison du jeu des garanties d'intérêt.

Sur un rapport très documenté de M. Godin, le même assemblée vota un nouveau texte, le 30 mai 1901. Ce projet se bornait à réglementer le labeur des chauffeurs et mécaniciens et des agents en éliminant la question des retraites.

Le travail des chauffeurs et mécaniciens ne pouvait excéder quarante-vingt-dix heures par décade, avec maximum de douze heures entre deux grands repos ; celui des agents des trains ne devait pas dépasser cent quarante heures par quinzaine, avec maximum de douze heures entre deux grands repos. La première catégorie aurait un congé de vingt-quatre heures à la résidence tous les dix jours ; la seconde un congé égal tous les quinze jours ; les uns et les autres bénéficieraient d'un congé de dix jours tous les ans. La dépense totale était évaluée à 18 millions.

Le Projet Rose

La discussion se rouvre à la Chambre le 14 novembre 1901. Au nom de la commission du travail, M. Rose défend les conclusions de son rapport qui sont les suivantes :

Les travaux des chauffeurs, des mécaniciens et des agents des trains sera limité à quatre-vingt-dix heures par décade, avec maximum de dix heures entre deux grands repos. Un congé de vingt-quatre heures en accorde par décade ; un congé de quinze jours tous les ans. La retraite sera de droit à cinquante ans d'âge et après vingt-cinq ans de services ; en cas de départ, la retraite sera proportionnelle avec paiement différé. Ce texte transactionnel comportait une dépense supplémentaire de 50 à 75 millions.

La Chambre l'estima insuffisant et, par 327 voix contre 200, adopta une seconde fois le dispositif de M. Bertaux.

Le Projet Waldeck-Rousseau

Le Sénat est saisi de nouveau. Au nom de sa commission spéciale, M. Godin a rédigé un rapport dont les conclusions ressemblent fort à celles votées en 1901. Toutefois, sur certaine pointe, le dispositif précédent contient des améliorations en faveur des travailleurs des chemins de fer, si bien qu'il comporterait un coût de 27 millions environ.

C'est ici qu'intervient le texte élaboré par M. Waldeck-Rousseau et qui a bien tous les caractères d'un compromis. En effet, il reprend à la fois le travail et les retraites.

Pour le travail, il sera fixé d'après les arrêtés de M. Pierre Baudin que nous avons résumés plus haut et qui ont été bien accueillis par une grande partie des intéressés.

Pour les retraites, M. Waldeck-Rousseau les liquide à cinquante-cinq ans d'âge et après vingt-cinq ans de services, en ce qui touche les agents ; celles des chauffeurs et mécaniciens seront servies après vingt-cinq ans de services sans autre condition. S'il y a invalidité ou incapacité de travail, la retraite sera allouée après quinze ans de service. En cas de départ de l'agent, la retraite sera liquidée, après quinze ans, mais le service en sera ajourné jusqu'à expiration des échéances, fixées en principe. Enfin, le droits des veuves et des mineurs de dix huit ans sont consacrés.

Une solution

Peut-être le projet de l'ancien président du Conseil aplanira-t-il la tâche du parlement.

Celui-ci est très désireux d'une part de donner satisfaction à des travailleurs dignes de tout intérêt et dont les réclamations ne sont pas contestées. Il est évident que la durée du labeur doit être réglementée sur les voies ferrées, et que la surmenage doit être écarté avec soin dans l'intérêt des agents et dans l'intérêt de ou public.

Mais d'autre part les Chambres ne peuvent se dispenser de tenir compte de la question financière. Toute limitation de la journée de travail, toute allocation de congé comporte embauchage d'un personnel nouveau, donc surcroît de travail.

L'organisation des retraites entraînera de même des sacrifices pécuniaires, et comme les compagnies, au nom de leurs garanties, peuvent se retourner contre l'Etat, celui-ci peut avoir de fortes sommes à débourser.

Telles sont les conditions du débat. Il importe qu'il soit tranché au plus tôt, et dans le sens le plus démocratique : il faut, au d'autres termes, que les travailleurs des chemins de fer obtiennent toutes les concessions compatibles avec la situation budgétaire.

Un point primordial qu'on oublie — c'est la détermination très nette des données à engager et sur lequelles on sait aussi bien, jusqu'ici, tant les allégations sont contradictoires ! La commission spéciale désignée, il y a deux mois, par M. Marcel Janjoule, ministre des Travaux publics, pour élaborer des devis précis, fournira des données concluantes et nécessaires.

Silhouette-Éclair

LES GENS D' CHEZ NOUS

CYRILLE WACHMAR

Vice-Président de l'Union Fédérale des Sociétés de Gymnastique de France

Représentant de commerce. Connu de tous les gymnastes de France, d'Algérie, de Belgique. Tout jeune s'adonna à la gymnastique comme membre de la Société l'Ancienne de Lille ; fut nommé en 1878 membre du Bureau de la Fédération et depuis cette époque ininterrompue, alors que les hasards de la vie disnersaient tous les camarades, lui demeura le plus fidèle propagateur de la gymnastique.

Chacun en ce bas monde a sa petite passion : les chevaux, ou les cogs, ou les pigeons, ou le jeu. Pour Wachmar c'est la gymnastique ; il lui a voué toute sa tendresse, tous ses loisirs, allant de commune en commune pour préconiser la création des sociétés. Si le Nord possède actuellement une fédération imposante de gymnastes, c'est à Wachmar qu'on le doit. La fête superbe d'Armentières et les félicitations du Ministère de la guerre l'ont fait tressaillir d'aise. Rien ne vaut d'ailleurs pour lui un défilé de gymnastes... et un discours sur les avantages de la gymnastique. Caresse le rêve d'une vaste société où tous les sports seraient démocratisés et a rallié à ce projet, très mûri, les hommes les mieux placés pour en faciliter la création. Au physique, 46 ans, taille moyenne, trapu, solide. témoigne par sa force de l'influence heureuse de l'exercice sur la santé. Brun avec quelques fils gris dans la barbe taillée en fer à cheval ; l'œil gris, d'expression énergique, ayant toujours en face. Tempérament actif, caractère d'une franchise parfois brutale, mais d'une loyauté à toute épreuve. Au fond, sous des allures quelque peu autoritaires, un sentimental qu'on manie à volonté quand on sait trouver le chemin du cœur. Brave camarade dans toute l'acception du mot. Officier d'académie.

Paul LEBRUN.

On nous a fait dire que M. Quesnay avait insuffisamment rendu l'artiste à ses musiques ; c'est musicienne que nous avions écrit.

Nos Dépêches

Par fil télégraphique et téléphonique

LE GUET-APENS contre M. Jonnart

Après le combat

Oran, 31 mai. — C'est la compagnie des légionnaires-tirailleurs qui a eu le plus à souffrir du tir acharné et fort bien dirigé des Marocains ; elle est entrée au Figuig avec dix-sept blessés, dont quatre grièvement atteints ; parmi ceux-ci, l'adjudant Martel, qui a le genou emporté ; le sergent-major Menendorff, qui a eu la cuisse traversée.

On s'étonne que les officiers, dont le général O'Connor, et les civils parmi lesquels MM. Gerente, sénateur, Aynard et cinq membres de la presse, qui accompagnaient M. Jonnart, n'aient pas atteint leur but. Le coup de Figuig, par ouverture, étaient très régulièrement à 300 et 200 mètres en dis'ance ; quelques uns le furent même à bien moins ; cela peut s'expliquer par ce fait que M. Jonnart et sa suite s'étaient maintenus à 200 mètres et formaient un groupe connect.

Quant aux Marocains, dont le nombre était de 500 environ, leurs cercles ont été être très forts, bien qu'on n'ait pas pu s'en rendre compte exactement ; ils sont rentrés au Figuig après quelques ans, mais le service en sera ulfore jusqu'à expiration des échéances, fixées en principe. Enfin, le droits des veuves et des mineurs de dix huit ans sont consacrés.

Déclarations de M. Jonnart

Aïn-Sefra, 1er juin. — A la réception du cercle d'Aïn-Sefra, après un dîner intime chez le général O'Connor, M. Jonnart, répondant au général, qui lui avait souhaité la bienvenue au nom des officiers de l'armée d'Afrique, qui sont l'arme au pied, a fait l'éloge des officiers et des soldats de cette armée d'Afrique. Il a exposé que les dernières conquêtes qui ont reculé les limites du territoire algérien ne sont contestées que par quelques dissidents.

« Mais, a ajouté le gouverneur général, nous avons à défendre notre frontière ouest, qui compte plus de 1,200 kilomètres, contre l'agression de bandes marocaines qui ne sont mues par aucun sentiment de patriotisme, mais simplement par l'appât du butin. Ces bandes sont d'autant plus ardentes que la recoite a manqué dans les régions qu'elles habitent ; elles se ruent, une fois dans notre territoire, sur les douars et y trouvent des complices disposés à leur donner asile et à recéler le produit de leurs déprédations.

« La France est humaine, continue M. Jonnart parce qu'elle est forte, mais sa longanimité a des bornes. Le gouvernement français saurait mettre un terme au désordre et saurait se dispenser le bandes qui s'organisent contre nous sur son territoire. Mais les circonstances actuelles ne permettent pas au gouvernement français, malgré le bon vouloir dont il témoigne, de mettre hors d'état de nuire un certain nombre de ses sujets qui, au surplus, refusent de se soumettre à son autorité.

Dans ces conditions, nous sommes parfaitement en droit d'exercer sur ces tribus des représailles qui ne sauraient pourtant s'étendre à l'occupation d'aucun point du territoire du Maroc. Le Maghzen bénéficie autant que nous de cette action limitée que nous sommes résolus à poursuivre avec autant d'énergie que de prudence. Ce qui s'est produit aux environs de Figuig justifie pleinement les mesures que le gouvernement m'a autorisé à prendre. »

Ce matin son partira d'Aïn-Sefra pour Beni-Ounif, par train spécial, une demi-batterie de 94 et une demi-batterie de 75.

Echouage d'un croiseur allemand

Brest, 1er juin. — Le croiseur allemand *Ariadne*, de l'escadre du prince Henri de Prusse, arrivait, ce matin, à Brest pour prendre la correspondance. Il salua la terre de vingt et un coups de canon ; la terre répondit. Comme la mer était haute, l'*Ariadne* vint aller mouiller en grande rade. Le navire s'est jeté sur le prolongement de la grande digue en construction sur laquelle il se trouve, pour aussi dire, à pleins.

Les remorqueurs de la direction du port viennent de partir pour essayer de le tirer de sa position.

Le préfet maritime et les ingénieurs du port dirigent les opérations avec des marins volontaires.

Graves nouvelles du Tonkin

Saïgon, 1er juin. — M. Baud, dont l'arrivée à Saïgon était attendue, est retenu au Tonkin par des nouvelles graves de Yen-Mas.

La rébellion est maîtresse de la région entre Yen-Nun-Lien et la frontière au Tonkin.

D'ex cents miliaux sont bloqués à Yen-Nun Fou et Mong-Tes.

Les travaux du chemin de fer sont interrompus.

Deux officiers russes fusillés

Eyuffünsen (frontière russo-allemande), 1er juin. — Il y a quelques semaines, on avait arrêté, à Saint-Petersbourg, quatre officiers de l'école supérieure d'artillerie du grand-duc Constantin.

Il y a quelques jours, on a fusillé, noitamment, dans un coin de la forteresse de Schlusselburg, deux de ces officiers ; les deux autres seront sans doute, qu'il y a de bonnes raisons de croire, de ces derniers a tenté de se suicider, en essayant de se couper les carotides avec un morceau de verre.

LA BELGIQUE

Deux personnes brûlées vives

Bruxelles, 31 mai. — Un violent incendie vient de se déclarer dans une maison d'agriculteur, sise dans la commune de Duysbourg-Terveren, et appartenant aux époux Verreuse-Dewit.

Cous-ci vaquaient à leurs travaux journaliers. Le feu a le bruit sinistre du bosse attirèrent l'attention de l'aïeule Verreuse, laquelle, voyant que sa maison flambait, se précipita, affolée, vers le théâtre de l'incendie : sous fit, âgé de cinq ans, avait été laissé au lit, au l'heure matinale.

A peine avait-elle franchi le seuil de la porte qu'un terrible craquement se fit entendre, l'immeuble s'effondra, ensevelissant la pauvre femme sous les flammes.

On put la retirer encore vivante, mais la victime a expiré quelques heures après. Le cadavre de l'enfant a été retrouvé tout carbonisé.

FAITS DIVERS

FOUDROYÉ SUR UNE LOCOMOTIVE

Pont-Audemer, 1er juin. — Au cours d'un violent orage qui a éclaté sur la région vers ne f heures et demie du soir, le Bidot-sortie qui est tombé à Corneville, sur un train en marche.

Le chauffeur, nommé Debelly, a été tué sur le coup. Plus heureux que son camarade, le mécanicien Cadet en a été quitte pour une terrible commotion.

LES AUTOMOBILES

Grave accident

Niort, 1er juin. — Le docteur Henri de Sèle chéd et deux de ses amis se rendaient en automobile, de Bordeaux à Niort.

Au village de la Petite Touche (Deux-Sèvres), ils rencontrèrent deux jeunes gens à cheval ; la voiture tamponna un des chevaux, lui brisa les jambes et envoya rou er sur la route son cavalier, M. Prévost, âge de 15 ans, domestique.

Ce jeune homme a été fortement contusionné.

Quant aux voyageurs, projetés sur la chaussée, ils ont reçu de légères blessures.

L'automobile tournant sur mi-même vint buter et s'enfoncer contre un mur.

M. de Rot-child et ses amis avec leur voiture traînée par des bœufs, se sont rendus à une gare située à un kilomètre du lieu de l'accident, où ils ont pris un train pour Paris.

Victimes de l'automobilisme

Evreux, 1er juin. — Des automobiles ont été victimes hier soir, vers sept heures d'un grave accident survenu entre Bonnières et Mantes.

Une dame, qui se trouvait dans la voiture, a été tuée par suite de la rupture de l'essieu. Le mari a été relevé très gravement blessé.

Le chauffeur n'a eu que des contusions.

TRAGIQUE DISPUTE

Pour séparer deux commères. — Une femme tuée d'un coup de bêche

Morlaix, 1er juin. — Un meurtre venait d'être commis au village de Kerlan-Kérivoal, commune du Moustoir, près de Carhaix. Voici dans quelles circonstances :

Un accès d'une querelle, dont le mobile était inconnu, deux ménagères, les femmes Briant et Fiobic, en vinrent aux mains. Le mari de cette dernière, ne parvenant pas à séparer les combattantes, s'armé d'une bêche et en donna un coup terrible à la femme Briant qui, le front ouvert, tomba comme une masse. La malheureuse qui laisse deux jeunes enfants, est morte quelques heures après, dans d'épouvantables souffrances.

Fiobic, qui est décédé de l'acte qu'il vient de commettre, a été mis en état d'arrestation.

SUICIDE D'UN INGÉNIEUR

Autun, 1er juin. — M. Ernest Lairce, âge de cinquante-huit ans, ancien ingénieur des mines du Creusot, demeurant à St-Pierre-Pelcon, s'est jeté sous le train venant de Paris, près du passage à niveau de la route de Darnay.

Le mécanicien, l'ayant aperçu, essaya bien de renverser la vapeur et de serrer les freins, mais il était trop tard. Lorsque le convoi put enfin s'arrêter, Lairce avait été broyé.

On ignore les causes de ce suicide.

UN CHEVAL PENDU

La Roche-sur-Yon, 1er juin. — M. Thibault, fermier dans la commune de St-Pierre (Vendée), avait mis un cheval dans son pré. Le lendemain il a trouvé l'animal pendu à la branche d'un chêne. Les auteurs de cet acte de sauvagerie sont inconnus.

Dernière Heure

Le guet-apens contre M. Jonnart

Béni-Ounif 1er juin. — Dans l'affaire d'hier, au col de Zénaga, nous avons eu 17 blessés. Ce sont presque tous des soldats de la Légion étrangère et la plupart sont seulement blessés aux jambes. Sur ce nombre on n'en compte que quatre grièvement atteints. Quant aux Ksauriens de Figuig ils avaient 21 tués et 13 blessés. Parmi les tués, il le Zénaga, 4 à Bel-Abbès, 1 à El-Abiod et 2 à Hammam. Comme on le voit, tous les Ksours de Figuig étaient représentés parmi les assaillants sauf celui d'Oudaïr.

Les gens de Zénaga dans la crainte de représailles prétendent aujourd'hui que si on leur avait permis de la poursuivre, on n'approcher ils n'auraient pas attaqué.

Ils ajoutent que c'est la présence même du pacha de Figuig au milieu de la colonne française qui a causé leur défiance, craignant qu'il celui-ci n'ait été cherché les troupes en vue de les faire intervenir, pour affermir son autorité, qui les Ksouriens ne reconnaissent pas. Quant à Figuig même, on se doque des Français demandant des ksours dont on avait déjà menacé les Ksouriens.

L'absence de représension immédiate a eu pour effet de faire croître l'insolence et l'audace des Ksouriens. On signale à Tenaga même le départ d'une barka d'Oudaïr. Ouvrir comprenant une centaine de bandits qui a projeté de tenter cette nuit un nouveau coup de main en vue d'attaquer et de piller le village de Béni-Ounif.

Les précautions les plus minutieuses sont prises dans tous les postes et campements de la région ; d'autre part la rigueur y est organisée et elle sera énergique. Le bombardement de Figuig pour cette nuit ou demain matin est donné comme probable.