N° 150 — 22e Année

LE NUMÉRO : CINQ CENTIMES

Lundi 30 Mai 1910

REDACTION :
ROUBAIX, rue Richard-Lenoir, 12, près du théâtre de Fantasy. — (Téléphone 051)
TOURCOING, rue Verte, 55. (Téléphone 156)

Siège administratif :
Rue de Béthune, 27, 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
Les abonnements partent du 1er et du 15 de chaque mois et sont payables d'avance

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

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

Les annonces seront reçues aux bureaux du Journal ; à Paris, dans nos bureaux 20, rue Taitbout.

TÉLÉPHONE
A ROUBAIX : N° 051 | A TOURCOING : N° 157G
A LILLE : N° 97

LA JOURNÉE

— La manifestation socialiste au mur des Fédérés fut calme.

—o—

— Les agents de la Compagnie des Chemins de fer du Sud sont en grève.

—o—

— La situation du « Pluviôse » n'a pas varié, mais on a constaté qu'il avait été abordé et crevé à l'arrière.

LE STATUT des fonctionnaires

Le statut des fonctionnaires est l'ensemble des règles destinées à assurer l'organisation légale des services publics en France. Quoique l'on fasse et quoiqu'on puisse dire le conviction générale, aujourd'hui, est que la faveur peut tout et que le mérite modeste a bien des chances pour demeurer ignoré. Au cours d'une interpellation de la dernière législature n'a-t-on pas parlé de 105.000 lettres de recommandation adressées au seul Sous-Secrétariat des Postes, Télégraphes et Téléphones ! Que devient le malheureux fonctionnaire, exclusivement attaché à l'accomplissement de sa tâche, au milieu de ce flot d'apostilles, de notes particulières, d'adjurations pressantes ? Ou bien il fait comme les autres et va tirer la sonnette du personnage assez heureux pour approcher le Ministre, en gardant au cœur l'amertume de la démarche ; ou bien, s'il s'abstient, il voit passer toute ses camarades avant lui et ne tarde pas à aller grossir le groupe déjà si nombreux des mécontents ou des révoltés. Il est grand temps de mettre fin à de pareils errements.

L'Angleterre et les Etats-Unis ont su toutériser le mal qui les rongeait comme nous, pourquoi ne saurions nous pas leur exemple ? Jusqu'à l'ordonnance du 4 juin 1870, l'Angleterre pratiquait pour le choix de ses fonctionnaires, le « patronage-système ». Les examens étaient de pure forme et les recommandations auprès des chefs hiérarchiques déterminaient les choix. Gladstone et Stuart Will amenèrent contre le «patronage-système» une ardente campagne qui eut pour couronnement l'ordonnance du 4 juin 1870, celle-ci fait du concours et d'un stage probatoire la base du recrutement du « Civil service ». Les promotions échappent maintenant à l'influence des parts. Des lettres ont été adressées aux membres du Parlement par les chefs des départements ministériels.

Elles ont appelé leur attention sur les circulaires qui interdisent formellement aux fonctionnaires d'intéresser les membres du Parlement à leurs promotions ou à leur avancement pécuniaire, circulaires qui déclarent que toute tentative pour obtenir une promotion par une influence directe, politique ou autre, sera punie. Les prescriptions de ces circulaires sont actuellement strictement observées.

Aux Etats-Unis, c'est le président de la République qui a charge, aux termes de la constitution, de nommer les fonctionnaires ; pour quelques-uns la nomination doit être faite avec l'agrément du Sénat. L'ardeur des luttes des partis dans la grande République américaine fit bientôt dégénérer cette méthode en curée. A chaque événement d'un président appartenant au parti opposé de celui qui occupait antérieurement le pouvoir tous les fonctionnaires furent remplacés par les partisans du nouveau régime. Ce fut le « spoils system », le droit proclamé du vainqueur aux dépouilles du vaincu.

Les conséquences du « spoils system » furent déplorables ; elles justifièrent les précisions du président Lincoln qui n'avait pas hésité à déclarer que « si jamais ce peuple libre (le peuple américain), si ce gouvernement devenaient complètement démoralisés, ce sera à cause de ces agitations et de ces luttes pour les emplois. » Peu à peu l'opinion publique s'élève contre cette exploitation éhontée des services et M. le sénateur Pendleton fit adopter par le Congrès une loi destinée à mettre fin à ces abus.

Cette loi, qui porte la date du 19 janvier 1883, institue des concours destinés à prouver l'aptitude de tous les candidats aux emplois du service public. Tous les emplois et places ont fait l'objet d'un classement par catégories de fonctions et les nominations ont lieu suivant le rang obtenu par les candidats dans les concours. Une période de stage précède toute nomination définitive. Aucun fonctionnaire public ne peut être contraint à contribuer à aucune souscription politique, ni à rendre aucun service politique, il ne peut, pour refus de le faire ni être révoqué, ni être l'objet d'une disgrâce quelconque. Aucun fonctionnaire ne peut user de son autorité, ou de son influence officielle pour exercer une pression sur l'action politique des individus ou des corporations.

Aucune recommandation d'un membre du Sénat ou de la Chambre des représentants ne doit être prise en considération par ceux qui ont qualité pour faire subir les examens où pour nommer aux emplois. Des ligues se sont constituées pour défendre cette loi contre ceux qui cherchent peut-être encore à en revenir au « spoils system ». Elles ont avec elles l'opinion publique, les souvenirs fâcheux du passé et l'excellence des résultats obtenus. Les principes inscrits dans la loi Pendleton débordent des services confédéraux sur ceux des divers Etats et des grandes villes et le Président de la grande République transatlantique ne paraît guère disposé à se réclamer contre elle des droits que la Constitution lui donne de nommer aux emplois, soit directement, soit avec l'agrément du Sénat.

L'Angleterre et les Etats-Unis ont su se débarrasser de la plaie du favoritisme, il est indispensable que chez nous également on sache se débarrasser du piston, pour donner la place au vrai mérite, il nous suffit pour cela de profiter des exemples qui nous ont été donnés et des leçons de l'expérience.

La solution la plus logique est de s'en rapporter, pour les premiers grades, à des épreuves qui seront d'autant plus efficaces qu'on les rendra plus sévères et, pour les autres, à la nature et à l'importance des services déjà rendus à l'Etat. Grande serait d'ailleurs l'erreur de ceux qui penseraient faire disparaître tout abus par une simple réglementation, la seule chose à chercher c'est de rendre l'injustice plus rare, l'erreur plus difficile ; quant à le guérison radicale, c'est à un changement de nos habitudes qu'il faut la demander et l'obsession du piston semble terriblement entrée dans nos cerveaux !

Louis DUTROY.

SARTO CONTINUE

La lutte contre le modernisme

L'agence Havas publie la dépêche suivante de Rome :

A l'occasion du 3e centenaire de la canonisation de saint Charles-Borromée, le Pape publie une encyclique exaltant saint Charles, le grand champion de la vérité catholique contre la réforme protestante.

Le Pape déclare que le mouvement moderniste des temps actuels est analogue au mouvement que saint Charles combattit ; il s'agit d'une tentative d'apostasie universelle de la foi et de la discipline de l'Eglise, apostasie d'autant plus dangereuse qu'elle est occulte et se produit dans l'intérieur même de l'Eglise. Il recommande aux pasteurs de conserver, inviolable, la foi catholique contre les opinions perverses du modernisme.

Il indique les moyens à adopter, notamment l'enseignement du catéchisme. Il combat l'abolition de l'instruction religieuse dans les écoles prétendues laïques ou neutres et conseille l'institution d'écoles religieuses. Il recommande aussi la prédication et la pratique des sacrements, le discipline et l'obéissance au clergé. Il encourage enfin les évêques dans l'action catholique. Il leur recommande de garder fidélité et respect aux autorités lorsqu'elles commandent des choses justes, mais de ne pas se soumettre à leurs ordres si ceux-ci sont injustes. Il fait mention de certaines nations où, sous le laux nom de liberté, on impose la tyrannie la plus dure. Il qualifie de funeste la conjuration qui tend aujourd'hui à arracher les nations chrétiennes du sein de l'Eglise, ce qui constitue une méthode de lutte bien plus dangereuse que toute autre. Il conclut en donnant ses bénédictions. »

ECHOS

Pour les philatélistes.

Les philatélistes se préoccupent déjà du nouveau timbre-poste anglais qui doit porter l'effigie du successeur d'Edouard VII.

Le projet dans ce sens est actuellement à l'étude. Il est soumis à George V. Selon toute probabilité, la figure du nouveau souverain sera tournée du côté droit, comme pour les timbres de la reine Victoria. C'est, d'ailleurs, en Angleterre, une tradition d'éterner les positions à chaque changement de règne.

En tout cas, un peut être certain que le nouveau timbre-poste britannique offrira un caractère très artistique, car George V, nul ne l'ignore, est un philatéliste passionné. Il possède une des plus belles collections de timbre-poste qui soit au monde.

A propos de « chahut ».

Le professeur Poirier lut jadis l'objet de manifestations semblables à celles de ces jours-ci. Il s'en tira par un trait de génie.

Au début d'un cours, ses élèves le sifflèrent, le conspuèrent et le bombardèrent d'œufs et de tomates. Devant l'impossibilité de se faire entendre, le docteur Poirier saisit un morceau de craie et s'approcha du tableau noir. Un silence relatif se fit. Le professeur en profita pour écrire lentement, en gros caractères, les lettres : MER.

A cette dernière lettre, comme harassé, il s'arrêta. Aussitôt, les étudiants de recommencer leur vacarme. Le docteur reprit alors la craie, et tranquillement il acheva le mot : MERCI.

Le chahut se transforma aussitôt en ovation.

La détresse du inventeur.

Voici une nouvelle qui nous vient de Berlin et qui est navrante dans sa simplicité. Donnons-la sans y changer un seul mot, sans y ajouter le moindre commentaire :

« Berlin, 21 mai 1910. — La souscription ouverte par la « Société des Forges des Maîtres allemands » en l'honneur de l'ouvrier français, Pierre Martin, inventeur du procédé d'acierage qui porte son nom, s'élève actuellement à 25.000 marks. Ce chiffre qui vient d'être salué par des acclamations à la dernière réunion des Maîtres, tenue à Duisbourg (province de Dusseldorf), permettra de venir en aide à ce génie malheureux et méconnu, qui est actuellement âgé de 66 ans et sans ressources ».

Tout commentaire, n'est-ce pas, serait superflu.

La Catastrophe du "Pluviôse"

LE BULLETIN DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE :

Une chaîne est maillée, trois autres sont près de l'être. Le submersible a péri par l'arrière.

A QUAND LE RENFLOUEMENT ?

A cette question que nous lui posâmes, un ingénieur de la Marine, venu de Cherbourg à Calais, répondit en Normand

(De notre envoyé spécial)

Calais, 29 mai.

Les prévisions concernant le délai nécessaire au renflouement du *Pluviôse*, comme celles, d'ailleurs, qu'il nous a été donné d'entendre, touchant la façon dont le sous-marin a coulé, sont d'une élasticité, d'une diversité véritablement décevantes.

On a pu lire, dans les journaux, une multitude d'interviews de personnages notables ou parfaitement à même d'être renseignés.

Que disaient-elles, qui pût éclairer la religion des lecteurs ?

M. le Ministre de la Marine et M. le Sous-Secrétaire d'Etat ont déclaré estimer que les opérations de sauvetage seraient laborieuses.

M. Epinay, ingénieur des Ponts et Chaussées, prévoit pour renflouer le sous-marin une dizaine de jours, à condition que ne survienne pas un grain et que le temps demeure parfaitement beau.

Le lieutenant de vaisseau Herr, attaché au Ministère de la Marine, crut à la possibilité d'en terminer en un ou deux jours. — Il y a quelque temps déjà de cela.

Le conducteur des Ponts et Chaussées Ledoux, de la drague Les Ridens, n'espère pas de résultat avant dix jours.

Enfin, samedi soir, le vice-amiral Bellua réclamait au moins encore, cinq jours d'efforts.

D'autre part, il ceux des journalistes qui demandèrent des explications sur la collision du paquebot *Pas-de-Calais* et du *Pluviôse*, on a répondu : que le sous-marin lut crevé et l'équipage, surpris par l'eau, aussitôt noyé, — on encore : que le *Pluviôse* avait lutté pendant dix minutes contre le flot engloutisseur.

Comme l'on dit : la belle avance, vraiment, que toutes ces opinions contraires recueillies.

En définitive les dernières constatations des scaphandriers nous apprennent que le *submersible* n'été abordé sur la partie arrière et, dès lors, comme à cet endroit se trouve un tube en fer — hermétiquement clos lors des plongées, — qui lait communiquer l'air libre avec le compartiment le plus grand du sous-marin, — quand le navire vogue sur mer, — il n'est guère téméraire de dire, ce tube ayant dû être défoncé, que l'immersion du *Pluviôse* a été immédiate.

Mais suivons les événements, car c'est encore là qu'est la vraie sagesse.

La nuit fut contraire à toute opération

A l'aube, ce matin, nous apprenons, à l'Hôtel Terminus de Calais-Maritime, où est descendu le vice-amiral Bellue, préfet maritime, que malgré la meilleure volonté du monde, — qui est celle des marins français — les heures de la nuit du samedi au dimanche n'ont pas été utilisables pour les scaphandriers et, partant, pour les braves marins vétérans dont le lieutenant Herr, hier, nous louait le courage.

Ces diables de courants du Pas-de-Calais sont encore rendus responsables de l'immobilité généralé et maudite généralement.

Le jour venu, on a travaillé ferme, pour rattraper le temps perdu

Aux premières heures du jour, à 3 h. ½ du matin, exactement, un peu d'accalmie a permis aux scaphandriers de reprendre leurs plongées.

Le Préfet maritime s'est rendu sur la *Girafe* à 4 heures du matin. Il est rentré à l'Hôtel à 7 heures.

Avant midi, il ne sera pas fait de communication à la presse. Comment connaître, sans attendre, ce qu'on a pu faire de nouveau pour renflouer le malheureux sous-marin ?

En mer, à bord du torpilleur 213

La ronde de la Presse autour de la « Girafe » qui signale le tombeau des vingt-sept

Le vice-amiral Bellue nous a fait avertir, samedi soir, qu'un torpilleur serait, à 6 heures du matin, à la disposition des membres de la presse. Allons-y. Les marins ont peut-être quelque chose à nous dire.

C'est le torpilleur « 213 », commandant Parlier, qui nous attend. Trois navires sont amarrés au quai, côte à côte ; le nôtre est le troisième vers la mer. Comment y parvenir ?

Ces jours derniers on nous a accoutumé à une gymnastique que nous ignorions totalement, pour le plupart. Il nous a fallu descendre ou gravir, sans autre rampe qu'une gaffe, tenue à la main, par deux maîtelots, des passerelles presque à pic.

Je vis un journaliste parisien, sérieux coiffé d'une casquette portant l'insigne de la Ligue Maritime Française, qui descendait à quatre pattes. Je lui fis remarquer qu'il donnait aux journalistes étrangers, témoins de son acrobatie enfantine, déplorable opinion, sans doute, des français amis de la mer, et je lui conseillai un chapeau « comme tout le monde ».

Après cette boutade, je n'avais plus qu'à dégringoler crânement au risque de me casser la figure. Je parvins à bon bord.

Ce matin le commandant du « 213 » nous envoie un Berton, de ces merveilleux petits canots en toile qui firent merveille, lors des inondations, en janvier, dans les rues de Paris.

Nous filons, aussitôt embarqués, sur le lieu du sinistre, affectant comme jamais usasl vite, le mille déjà plusieurs fois parcouru.

Et le ronde commence, autour de la barbarre à vapeur *Girafe*, toujours au poste, où l'un mourut, étendant en croix ses deux grands mâts de charge, entre les deux chaînes massifs, auxquels on accrochera le sous-marin perdu.

La mer est calme. Mais il brume et nous ne voyons pas grand chose. Par bonheur on a attaqué, à bras, le torpilleur « 213 », de la *Girafe*. On lui demande de passer à portée du voir.

Nous allons donc approcher, enfin.

Nous apercevons au bord d'un trawlend le capitaine Amet, commandant supérieur de la flottille de la Manche. Il demande au commandant du torpilleur qui nous porte, de prendre à son bord un ingénieur, lequel doit rentrer immédiatement à Calais.

Nous profitons de l'instant où un canot va chercher l'ingénieur pour examiner attentivement les chaînards.

Ils sont d'apparence excessivement palsamie. Sur l'un d'eux sont amarrés, nous semble-t-il, quatre chaînes, qui plongent dans le mer. Nous apercevons les treuils de raidissage.

Les chaînes sont à maillons énormes, hauts d'une vingtaine de centimètres et larges de dix. Elles doivent être d'une manipulation difficile. Heureusement, les vétérans sont là, toujours debout, c'est le cas de le dire, sur les chalands.

Interview d'un des trois ingénieurs

L'ingénieur saute à peine sur le « 213 », que nous l'abordons.

Il nous explique qu'il est venu du port de Cherbourg avec deux autres ingénieurs de la marine.

— Votre nom ? Leurs noms ?

Questions inutiles. L'ingénieur, habillé de toile caoutchoutée, des pieds à la tête, nous répond en souriant :

— Je ne les connais pas. Nous sommes trois. On n'en cinq galons. Les deux autres en ont trois. C'est tout ce que je sais.

Cette modestie, nous l'avons constatée maintes fois en trois jours. On n'n pas besoin de réclame, dans la marine française, et on n'en vaut pas. Les matelots feignent d'ignorer le nom de leur capitaine, quand on leur demande. A tous le titre de marins leur suffit.

L'ingénieur nous déclare qu'il va au port prendre un matériel spécial, nécessaire à la *Girafe* pour renforcer les points d'attache des chalands.

Quatre chaînes ont été amarrées

Il poursuit :

— Quatre chaînes sont amarrées, à l'heure actuelle, aux chalands. Une seule est maillée ou crochée ; autrement dit fixée définitivement. On fa d'ailleurs annoncé dès samedi. Une seconde chaîne est prête à être « maillée ». Deux autres encore ont été fixées provisoirement aux boucles du *Pluviôse*.

« Les opérations, en ce qui concerne l'enchaînement du sous-marin aux chalands, se poursuivent normalement, pour l'instant. Les scaphandriers ne chôment pas, certes. Pourvu que la tempête ne vienne pas tout gâter.

Un scaphandrier a scruté la blessure

— Pas d'autres détails, M. l'ingénieur ?

— Si. Un scaphandrier, ce matin, n'en se rendre compte de l'avaris principale, de l'avarie mortelle du *submersible* enfoui sous l'onde.

« Ainsi que les hommes de métier le pensaient, le paquebot montait au Nord-Ouest, alors que le sous-marin se dirigeait vers le Sud-Est, et c'est bien sur la partie arrière du *Pluviôse* que s'est opéré l'abordage.

« A l'arrière du bâtiment coulé, un peu au-dessus de l'appareil lance-torpille, le scaphandrier a scruté une brèche profonde, fendant les deux coques, par où l'eau a dû pénétrer en trombe. Et sans aucun doute, maintenant, l'agonie de l'équipage fut brève.

Il périt asphyxié par submersion, ainsi que le présumait une note officielle de la première heure, après la catastrophe.

A combien de jours le renflouement ?

M. l'ingénieur vient de Cherbourg. N'est-il pas actif, par hasard ? Voici ce qu'il nous répondit :

— Il est difficile, sinon impossible d'être bon prophète, sous un tel ciel, sur une telle mer.

« J'ai rarement vu une pareille succession de beau jours, dans ces parages. Si le temps ne change pas, nous en avons pour une huitaine ou une dizaine de jours. Après l'enchaînement, pour remorquer l'épave, à la cale de radoub, quatre à cinq marées seront nécessaires. Tout aliant bien, mercredi même...

***

C'est sur ces mots que nous avons quitté ou, plus justement, que nous avons été quitté par M. l'ingénieur... à trois galons, venu de Cherbour.

Décidément, suivant l'exemple à nous donné par nombre de confrères parisiens et étrangers, nous quitterons Calais, tout à l'heure.

Sur le chemin de la gare, en ville, où nous passons, des phonographes font entendre leurs fausses voix criardes, des orgues jouent.

Dans les quartiers maritimes, où nous nous passé, une tristesse profonde résidait sur tous les visages.

Il est bien évident que les marins constituent une grande famille, à part et très unie.

MARC DAVID.

Une déclaration de l'amiral Boué de Lapeyrère, ministre de la Marine

Le vice-amiral Boué de Lapeyrère a complété les renseignements officiels que nous avons publiés hier par les déclarations suivantes qu'il a faites à un certain nombre de journalistes, dans son cabinet de la rue Royale. Il a d'abord fait l'historique de l'accident depuis le départ du pequebot abordeur dans la rade de Calais jusqu'au moment où la collision s'est produite.

Les circonstances de la catastrophe

« Le paquebot, a-t-il dit, avait appareillé de Calais à 1 heure 55 environ ; il était arrivé à deux milles des jetées et marchait à ce moment à 16, 17 ou 18 nœuds à l'heure. Les hommes de veille aperçurent alors, venant à une vingtaine de mètres devant le paquebot, une sorte de bambou. Il ne leur vint l'idée, ni à eux, ni au commandant, que c'était le périscope d'un submersible ; ils crurent se trouver en présence d'une bouée.

« Le paquebot stoppa immédiatement, mais il était difficile d'arrêter sur une aussi courte distance une masse de 1.800 tonnes. Le choc qui se produisit alors à l'avant et sur le côté du bâtiment fut tellement violent que l'un des matelots, placé à l'avant, a déclaré avoir été projeté de côté. La coque d'un submersible est enveloppée d'une tôle épaisse, mais traversable, et si le paquebot n'avait traversé que cette enveloppe de tôle, le désastre ne se serait peut-être pas produit.

« Le *Pas-de-Calais* était muni d'un gouvernail à l'avant et d'un autre à l'arrière ; chaque gouvernail était tenu par un verrou en fer. Le verrou du gouvernail d'avant fut broyé. L'étrave en métal, placée sous le bâtiment, fut cassée. Le long de la coque, sur tribord, on a relevé de longues et profondes éraflures, tandis que le côté bâbord était absolument intact.

Le « Pluviôse » abordé à l'arrière ?

« La plupart des hommes du métier supposent que le pequebot montait au nord-ouest, alors que le submersible se dirigeait vers le sud-est. L'abordage a dû s'opérer sur la partie arrière du *Pluviôse*.

« A l'appui de cette hypothèse, on peut faire la constatation suivante :

« Chaque sabmerseible porte sous lui des cadres en chêne qui servent à déborder, c'est-à-dire à isoler le bâtiment d'un bâtiment voisin quand il est à l'amarrage. En marche, et pendant les plongées, ces cadres sont solidement amarrés sur le pont de façon à ne pas être enlevés par les courants.

« A la première vérification du submersible, on a trouvé ces cadres réduits en miettes.

« De plus, chaque sous-marin porte encore, avec lui, sur l'avant, une bouée dite bouée téléphonique. Si le sous-marin vient à se rlouver dans une situation critique, cette bouée est mise en liberté par un déclic qui se trouve à la portée de la main du commandant ; or, le commandant n'a pas largué cette bouée ; celle-ci doit être encore à sa place. C'est donc une preuve que le sous-marin a coulé immédiatement.

« Enfin, quand le premier scaphandrier a réussi à atteindre le *Pluviôse*, il a amarré son filin sur les tringles qui touchent les cadres. Le filin ayant alors cédé, on a remonté les tringles à le surface. La lenteur du travail peut s'expliquer par ce fait qu'il est impossible d'opérer pendant plus d'une demi-heure par marée.

Où en est le renflouement

« En ce moment-ci a ajouté l'amiral Boué de Lapeyrère, nous sommes en vive eau.

« Dans deux jours, quand nous serons en morte eau, le travail sera plus facile.

« Si l'abordage a eu lieu à l'arrière du submersible, une autre hypothèse est à considérer : A cet endroit se trouve un tube de tar hermétiquement clos qui lait communiquer l'air libre avec le compartiment le plus grand du sous-marin. Si ce tube a été défoncé, l'immersion du *Pluviôse* n'a dû être immédiate. En outre, les avaries de l'étrave et de la quille du pequebot abordeur permettent de supposer que le submersible se trouvait au moment du choc presque à fleur d'eau et à un mètre à peine au-dessous de la quille du *Pas-de-Calais*.

« Pour le moment, on est déjà parvenu à fixer des filins sur quatre des huit boucles dont est muni le *Pluviôse*.

« L'amiral Bellue, à qui j'ai confié la direction des travaux, après mon départ, a dû pouvoir ce soir, vers six heures, lorsque la marée l'aura permis, fixer encore au moins deux boucles sur les quatre qui restent à amarrer.

« Ces boucles sont fixées non pas après la coque du sous-marin, mais après sa membrure, et il est impossible de faire travailler plus de deux scaphandriers à la fois, sans quoi l'on s'exposerait à de graves accidents, les tubes d'air pouvant s'entremêler aux filins.

Calais, station de sous-marins

« En ce qui concerne le choix du port de Calais comme station de sous-marins, a déclaré le Ministre, je ne l'ai pas choisi moi-même, *MAIS SI J'AVAIS ETE APPELE A LE CHOISIR, JE L'AURAIS EGALEMENT DESIGNE.* »

En terminant, le Ministre de la Marine a rendu hommage au sang-froid et à la bravoure des marins qui, dit-il, n'ont pas failli et ne mollirent pas un instant.

L'amiral Boué de Lapeyrère a adressé un vif éloge aux services des Ponts et Chaussées de Calais qui ont fait preuve en cette pénible circonstance de la plus grande initiative et du plus grand dévouement.

Le ministre de la Marine chez M. Briand

L'amiral Boué de Lapeyrère, ministre de la Marine, est rentré, hier après-midi, à Paris, par l'express de 4 heures 40.

M. Briand a reçu le Ministre de la Marine, qui lui a rendu compte des tentatives auxquelles il a assisté à Calais, en vue de renflouer le *Pluviôse*.

Une dépêche au Maire de Lille

Au télégramme de condoléances que lui avait envoyé au nom du Conseil municipal et de la population, M. le Maire de Lille, le Ministre de la Marine a répondu :

« Veuillez agréer personnellement et exprimer à votre Conseil municipal et à la population lilloise la profonde gratitude de la Marine Nationale et des familles des victimes du *Pluviôse* pour la sympathie si émue dont vous avez été l'interprète.

« DE LAPEYRERE ».

***

Le roi d'Espagne a adressé au Président de la République le télégramme suivant :

Profondément émus par la terrible catastrophe, la reine et moi partageons de tout cœur avec mon peuple, le douleur de la France, et nous vous envoyons, avec les plus vives condoléances, l'expression sincère de nos sentiments d'amitié et de sympathie.

ALPHONSE.

Le Président de la République a répondu par le télégramme suivant :

Je remercie de tout cœur Votre Majesté et S. M. la reine de vouloir bien s'associer avec le noble peuple espagnol au malheur qui vient de frapper la marine française.

Ce nouveau témoignage de sympathie de la part de Votre Majesté nous est particulièrement précieux et je tiens à l'assurer de mon côté de mes sentiments de très sincère amitié.

FALLIERES.

En Algérie

Les opérations de la colonne Alix

Nous avons annoncé récemment, que la colonne du général Alix, forte de 2.000 hommes, s'était rendue à Aoucal, espérant y trouver les chefs des Ait-Bouchaouen, venus pour faire leur soumission. On télégraphie de Colomb-Béchar, le 28 mai, que, au contraire les Ait-Bouchaouen s'étaient enfuis dans l'ouest d'Aoucal parmi les contrefforts des régions montagneuses d'accès difficile. Ils marquaient ainsi leur dessein de nous demeurer hostiles. Aussi une colonne légère, prélevée sur les effectifs de la colonne Alix, fut-elle aussitôt lancée à la poursuite des fuyards.

Le 25 mai, la colonne atteignit le cours de Oued-Kaddou, qu'elle détruisit par un rapide bombardement. Dans les ruines du tsar, on découvrit quelques effets enlevés à nos morts par les pillards ennemis, au cours du combat d'Aoucal, où fut tué le maréchal des logis Ben Daoud.

La colonne rassia plusieurs troupeaux abandonnés par les fuyards, et le 28 mai, elle était de retour à Aoucal.

Cette opération, rapidement menée, a produit un effet moral considérable sur les tribus indigènes de cette région.

Du côté des Ait-Bouchaouen, les pertes ont été nombreuses. Indépendamment des morts et des blessés, que ces Berbères ont pu emporter, vingt-quatre cadavres ont été retrouvés sur le terrain et parmi les décombres du ksar, où s'est déroulée l'action principale.

De notre côté, on ne signale aucun mort. Le lieutenant Hûsson a été légèrement blessé ; un artilleur a été contusionné et un cavalier du makhsen blessé peu grièvement.

L'Espagne et la question religieuse

Le conseil des ministres s'est occupé du message des évêques au gouvernement dans lequel ils déclarent que « les ordres religieux ayant tous une existence légale et une utilité reconnue, ne doivent pas être dissoutes ni divisés en concordataires et non autorisées ».

M. Canalejas a répondu en termes courtois que des négociations étant engagées à ce sujet entre le gouvernement et le Saint-Siège, il ne lui appartient pas de faire connaître ces projets. La « Liberal » estime que la démarche des évêques doit accentuer la politique radicale du cabinet.

L'« Imparcial » croit que les négociations avec le Vatican sont laborieuses mais non rompues.

La Révolution au Nicaragua

Une dépêche de Bluefields annonce que le général Lara, commandant les forces gouvernementales, a livré un assaut acharné aux positions occupées par le général Estrada autour de Bluefields, et qu'il a été repoussé en perdant 250 hommes tués et blessés.

Des marins américains arriveront ici demain pour assurer l'ordre et éviter qu'un combat n'ait lieu dans la ville.

Philadelphie, 29 mai.

Des ordres urgents ont été reçus ici ce matin pour le transport à Bluefields et à Corinto, d'un détachement de marins à Colon.