les semis avaient laissé sur les couches quelques récoltes.

Nous nous glissions par l'orifice d'un puits et après avoir rampé un certain temps dans les ténèbres, nous débouchions dans une galerie d'exploitation. Là, dans d'anciennes carrières, les champignonistes avaient établi comme un gros tuyau à demi enfoncé dans le sol. Sur ce tuyau de fumier poussaient les champignons. Nous en rapportions une musette pleine à la fin d'une heure ou deux de reptation et de glissement sur la route.

On se cognait bien un peu la tête et l'on s'écorchait le pantalon, mais on revenait tout fier à la redoute, où notre cuisinier confectionnait un fricassé délicieux. Comme j'étais bon fourrier, je ne manquais jamais de prélever une part pour l'escouade à laquelle appartenait l'homme qui m'avait accompagné.

Sous le marabout où le sergent-major, les sergents et moi, faisions popote, on dégustait le rata de cheval aux champignons, et quand le café était servi dans les gamelles nettoyées par l'appétit, j'entonnais un vieux couplet de vaudeville, qui était gaîment repris en chœur sur l'air des « Visitandines »

Quand nous l'mangeons ensemble,
Aux huissiers, aux procès,
Ce cryptogame ressemble :
Comme l'huissier, l'champignon pousse au frais!

⁂

Un jour dans ses carrières, tombeau du malheureux Lamarre, il y eut pour récolte un cadavre : un des nôtres fut tué d'un coup de fusil tiré au bord du puits, sournoisement. On ne sut jamais au juste l'histoire. On crut à un espion, à un déserteur, à un Prussien aventuré dans nos lignes.

Ce fut probablement un champignonniste, revenu visiter ses carrières, et qui, furieux de se voir dévalisé par nos maraîchers en culotte rouge, avait fait feu sur un pauvre diable de troupier qui, à l'imitation du fourrier de la 6e du Un, avait voulu ravigoter un peu l'ordinaire équestre.

Depuis, je ne m'aventurai jamais, à la cueillette des champignons, sans mon fusil, et avant de nous engager dans la carrière, mes camarades et moi, nous prenions la précaution de tirer deux cartouches, en guise d'avertissement. Jamais nous ne fûmes attaqués et la descente dans ces catacombes montrougiennes ne prit fin qu'avec les champignons.

Ça ne poussait plus du tout à la fin du siège et l'on ne chantait plus guère, à la popote des sous-officiers, le couplet ironique à l'adresse de MM. les huissiers, lequel d'ailleurs, n'intéressait que moi, avocat, homme de palais et journaliste. Heureuses époques, où les huissiers n'évoquaient que l'idée d'un aéficat comestible!

Jean de MONTMARTRE.

ÉLECTIONS DU 19 DÉCEMBRE

Election municipale au Pont-de-Nieppe. — (Section du Pont). — Inscrits 400. — Votants, 216. — Nuls et divers 23. — Vanderschooten, candidat du Parti ouvrier, 196 voix. Poissonnier, réactionnaire 201 voix, élu.

⁂

Elections municipales à Avion. — Voici le résultat du scrutin de ballottage d'hier :

Inscrits, 1337. — Votants, 816.

Liste du Parti Ouvrier. — Lefebvre François, 444 voix, ELU. — Guffroy-Wattrelot, 374 ; Demailly Charles-Louis, 340 — Brassart Jean-Baptiste, 323 — Sorrieux Fénelon 331 — Bachy Désiré 325. — Boitelle Victor, 336. — Dubrulle Flamand, 331 — Duquesnoy François, 347. — Rouzé Omer, 328 — Lecocq Jean-Baptiste, 325. — Desse Henri, 324.

Liste républicaine progressiste. — Dufresnes Adrien, 441 voix, élu. — Allart Léandre, 445, élu. — Dufresne Edouard, 455, élu — Guffroy Hippolyte, 424, élu. — Lefebvre Gérard 452, élu — Legrand Lucien, 434, élu. — Lepagnot Romuald 439, élu. — Létienne Louis, 426, élu. — Parent Pierre Joseph, 437, élu. — Villerval Léonce, 457, élu — Rucart François, 453, élu. — Rufin Edmond, 364.

⁂

Cherbourg, 19 décembre.

Une élection au Conseil d'arrondissement a eu lieu aujourd'hui à Cherbourg.

M. Ch. Frigoult adjoint au maire de Cherbourg, républicain a été élu par 2,410 voix contre 681 au citoyen Lecarpentier, candidat du Parti ouvrier.

DISCOURS DE BASLY

On sait qu'au cours de la discussion du chapitre 32 du budget des travaux publics (Navigation intérieure : canaux. — Travaux ordinaires : entretien et grosses réparations), le citoyen Basly a prononcé un intéressant discours. Nous le reproduisons, d'après l'*Officiel* :

Le président. — La parole est à M. Basly.

Basly. — L'année dernière, à l'occasion du même chapitre, j'avais l'honneur d'attirer l'attention de la Chambre et de M. le ministre des travaux publics sur la situation qui est faite à l'agriculture et à l'industrie de la région du Nord en raison de l'insuffisance des transports par eau.

J'ai rappelé aussi qu'en 1883, sur le rapport du regretté M. Sadi Carnot, la Chambre avait voté un projet de loi qui avait pour but de commencer à bref délai le canal du Nord sur Paris. Le Sénat, après avoir ratifié la décision de la Chambre, a demandé, dans une seconde délibération, le renvoi du projet à la commission pour une nouvelle enquête. Mais la vérité est qu'on s'est heurté, à cette époque, à une question de crédit.

A ce moment, le trafic sur le canal de Saint-Quentin était de 2 millions et demi de tonnes et paraissait parvenu au maximum de la capacité de fréquentation.

Les chiffres de la statistique officielle prouvent qu'en 1896, le trafic s'est élevé à 4,400,000 tonnes de Camorai à Fargniers, et à presque atteint 4,800,000 tonnes dans la courte section de Fargniers à Chauny, où le canal de la Sambre amène un supplément de trafic.

L'administration des ponts et chaussées compte pouvoir porter le débit nouveau possible à 5,500,000 tonnes par les mesures suivantes :

1° A l'extrémité nord du tronc commun, doublement de l'écluse d'Iwuy, près le bassin rond d'Etrun, où se produisent constamment des encombrements par suite de la rencontre des deux courants Mons-Denain Etrun et Lens Douai Etrun, ainsi que des écluses d'Iwuy à Cambrai.

2° A l'extrémité sud du tronc commun, doublement des quatre écluses sur la section surchargée, entre Fargniers et Chauny, par la rencontre du courant du canal de St Quentin et du courant de la Sambre.

Ces mesures, quoique proposées par l'administration, ont paru insuffisantes à l'honorable M. Guillain dont la compétence en la matière est indiscutable. Notre honorable collègue a proposé au conseil général du Nord l'adoption d'un vœu qui a été accepté en principe par le gouvernement et par la commission du budget. Mais M. de Lasteyrie nous dit, dans son rapport, que pour commencer et achever les travaux proposés par M. Guillain une dépense de 10 à 11 millions serait nécessaire, et il ajoute que cette dépense ne pourrait être ordonnée que par un projet de loi qui serait ultérieurement proposé par le gouvernement.

Je vais soumettre à la Chambre la proposition de travaux de M. Guillain, acceptée du reste par M. le rapporteur et par le Gouvernement :

« 1° Doubler toutes les écluses d'Iwuy à Janville;

« 2° Etablir un second chemin de halage pour faciliter et accélérer le croisement des bateaux ;

« 3° Créer sur le bief de partage deux nouvelles gares d'évitement — dont l'une se trouvera sous le grand tunnel — en vue de permettre le doublement du trafic de ce bief par le départ journalier de quatre trains dans chaque sens, au lieu des deux trains que comporte l'existence d'une gare unique de croisement ;

« 4° Approfondir sensiblement les deux tunnels de façon à diminuer les résistances qu'ils offrent actuellement à la traction des trains de bateaux de grande longueur.

« Moyennant ces travaux, dont le coût est estimé à 11 ou 12 millions de francs et la durée à quatre années, le débit du canal serait double et pourrait atteindre annuellement plus de 10 millions de tonnes.

Certes, le Gouvernement peut compter sur le concours et le vote de celui qui est à cette tribune pour aboutir à la solution proposée; mais j'estime que cette solution est insuffisante. J'estime que tant que vous aurez pas une double voie d'eau, vous courrez le risque d'écoulements, de catastrophes aux abords du canal de Saint Quentin, comme le faisait remarquer l'honorable M. Plichon dans la discussion générale. Vous ne pouvez pas le nier, puisque des accidents se sont produits récemment.

Qu'adviendrait-il si par malheur, dans ce tunnel qui remonte à un siècle, une catastrophe venait à se produire ? Ce serait la ruine de la région du Nord, et pour les autres régions qui s'approvisionnent de nos produits, une augmentation de prix à leur détriment. Ce serait aussi pour l'Etat lui-même une grande perte de ressources, et je crois nécessaire et même indispensable d'adjoindre une autre mesure à celle qu'on propose.

Je crois qu'il faudrait commencer le canal du Nord par la première section, c'est à dire d'Arleu à Péronne. On aurait ainsi une double voie d'eau ; vous ne seriez plus forcés de faire passer tous les produits de l'industrie du Nord, du Pas de Calais et de la Belgique par le seul canal de St Quentin ; si une catastrophe venait à se produire, vous n'auriez plus à craindre les crises industrielles, car vous auriez toujours une autre voie d'eau pour venir à Paris.

D'un autre côté, que se passe-t-il à l'heure actuelle pour la région d'Amiens ?

Les bateaux qui viennent de Sens ou de Valenciennes sont obligés, pour arriver à Laon, de faire un détour de 100 kilomètres, de passer à St-Quentin et de descendre ensuite prendre le canal de la Somme pour arriver à Amiens.

L'ouverture de la section d'Arleu à Péronne permettrait non seulement de fournir à Paris des charbons et des denrées dans de meilleures conditions de marché, mais aussi de les amener dans la région même du bassin minéralogique avec une réduction de 100 kilomètres sur Amiens et les environs et une diminution de fret d'au moins 1 franc par tonne.

Les mesures que vous proposez auront certainement pour but d'augmenter votre trafic, mais vous ne réduirez pas le fret d'un centime.

C'est pourquoi j'insiste pour que la chambre vote à bref délai le projet qui nous sera soumis par le Gouvernement, tendant à l'ouverture d'un crédit de 11 millions pour commencer les travaux que j'énumérais tout à l'heure, et je demande au gouvernement s'il est toujours dans les intentions qu'il manifestait l'année dernière :

Voici en effet la réponse qu'il me faisait à la séance du 5 décembre 1896 :

« Postérieurement, la Chambre a été saisie d'un projet de loi qui tendait à créer les voies et moyens nécessaires pour arriver à la construction du canal du Nord. Ce projet de loi a fait l'objet, à cette époque, d'un rapport très remarquable de M. Félix Faure, mais il n'a pas été discuté devant la Chambre. Actuellement le Gouvernement fait étudier diverses combinaisons qui pourraient être de nature à procurer les ressources nécessaires pour la construction de ce canal.

M. de Lasteyrie disait aussi qu'il était regrettable que le rapport de M. Félix Faure fut devenu caduc et n'ait pas été repris par une commission parlementaire ou par le Gouvernement. M. le rapporteur, comme M. le ministre des travaux publics, pense qu'on trouverait comme l'honorable M. Félix Faure les moyens et les ressources nécessaires non seulement à la création du canal du Nord, mais à l'amélioration de nos voies navigables, sans qu'il en coûte rien à l'Etat.

Le gouvernement trouverait des ressources notamment dans l'organisation de chambres syndicales de navigation qui n'ont pas encore été instituées.

Je demande donc à M. le ministre de reprendre ce projet ; je lui demande aussi si, à la suite des déclarations qu'il a faites il ne s'est pas concerté avec les chambres de commerce de Béthune, de Lille, de Douai, en un mot, avec les chambres de commerce intéressées, pour faire aboutir la solution financière qu'il nous proposait.

Si, il y a quatorze ans, on reconnaissait que le canal de Saint Quentin était insuffisant, qu'il fallait l'améliorer, il n'en est pas moins vrai qu'à l'heure présente, malgré le peu d'améliorations dont il a été l'objet, ce canal a doublé son trafic, qui atteint le chiffre de 4 millions de tonnes.

Je vous demande s'il n'y a pas nécessité, s'il n'y a pas urgence à donner enfin à la région du Nord le moyen de communiquer avec Paris dans les meilleures conditions de prix et de rapidité.

M. de Lasteyrie lui-même le constate dans son rapport ; il reconnaît le développement constant de l'industrie houillère. En effet cette industrie augmente, pour les régions du Nord et du Pas de Calais, de 1 million de tonnes par an.

Vous ne pouvez guère compter sur les chemins de fer du Nord pour transporter non seulement nos charbons, mais aussi les produits de l'agriculture. A l'heure qu'il est, la compagnie du Nord organise des trains qui amènent les charbons à la Villette plus rapidement que les voyageurs des trains omnibus : ces trains omnibus mettent sept heures pour effectuer le trajet, et la compagnie du Nord conduit des rames par trains rapides en quatre heures vingt minutes à la Villette.

Il y a là une amélioration à laquelle j'applaudis ; mais vous admettrez bien que la compagnie ne peut faire plus ; la vitesse est arrivée à son maximum.

M. Plichon a parlé du matériel. Dernièrement, dans les environs de Douai, dans la commune de Leforest, au moment de la récolte des betteraves, — et cela a pu être constaté par quelques-uns de mes collègues, — je voyais des cultivateurs obligés de décharger leurs betteraves sur la voie publique où elles attendaient plusieurs jours les wagons destinés à les transporter. Croyez-vous que pour les cultivateurs qui se sont trouvés dans cette situation et s'y trouveront encore malheureusement l'année prochaine, ces déchargements autour des gares et ces rechargements ensuite n'augmentent pas le prix de revient de leurs denrées ?

Il est indispensable que vous ouvriez, à côté des travaux que vous proposez de faire, une double voie d'eau, pour remédier aux catastrophes qui pourraient se produire, et en même temps pour raccourcir le parcours et réduire les prix de transport.

J'insistais sur ce point que les chambres de commerce, les compagnies houillères, l'ensemble des industries intéressées avaient pétitionné auprès des pouvoirs publics : il y a une autre catégorie de personnes qui réclament aussi le canal du Nord.

Hier, un marinier me disait : Dans la région du Nord, la plus industrielle de toutes, il n'y a qu'une seule voie ; si elle est bloquée, nous ne pouvons arriver à Paris. C'est pour cela que dans quelques jours l'honorable M. Plichon déposera sur le bureau de la Chambre une pétition recouverte de 2,000 signatures des mariniers qui réclament, à côté des améliorations proposées, l'ouverture de la première section d'Arleux à Péronne. Ce syndicat des bateliers s'est adressé à toutes les compagnies houillères pour avoir leur adhésion à l'ouverture du nouveau canal en même temps que leur appréciation sur son utilité.

Voici quelques lettres très courtes que je me permettrai de signaler à votre attention.

Lettre du 17 septembre 1897, du directeur de la compagnie des mines de Bruay :

« J'ai bien reçu votre lettre du 16 courant. J'ai toujours été partisan de la réalisation du grand canal du Nord et j'approuve bien volontiers votre pétition à MM. les députés. »

Lettre du 17 septembre 1897, du directeur des mines de Drocourt :

« Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 16 courant.

« Désireux comme vous qu'une nouvelle ligne navigable soit construite entre le Nord et Paris nous nous empressons de vous retourner, munie de notre signature, la pétition que vous avez bien voulu nous adresser. »

Lettre du directeur des mines de Meurchin :

« La création d'une nouvelle voie navigable du Nord vers Paris s'impose de plus en plus. C'est le seul moyen qui permette au bassin du Pas de Calais de poursuivre son développement normal, dont l'essor est aujourd'hui paralysé par le manque de moyens de transport ».

Lettre du directeur des mines de Dourges :

« 12 octobre 1897.

« Nous avons bien reçu en son temps votre lettre du 16 septembre dernier et avons sous les yeux celle du 10 courant.

« La compagnie de Dourges n'est pas propriétaire de bateaux, mais elle s'associe bien volontiers à l'œuvre que vous poursuivez pour obtenir des pouvoirs publics la prompte construction du canal du Nord à Paris.

« Nous faisons des vœux pour que votre pétition reçoive un favorable accueil. »

Les mines d'Ostricourt :

« 18 septembre 1897.

« J'ai bien reçu votre honorée lettre du 16 courant et j'ai pris connaissance avec un réel intérêt des documents que vous avez bien voulu m'adresser.

« Ma compagnie n'est pas propriétaire de bateaux et ne peut, par conséquent, figurer comme signataire d'une pétition adressée par des mariniers.

« Mais elle adhère pleinement aux termes de cette pétition et désire voir au plus tôt la réalisation du projet de construction d'un canal du Nord à Paris. »

Les mines de Lens ont fait une réponse identique.

Si vous voulez connaître le vœu émis tout récemment par la chambre de commerce de Dunkerque, en voici le texte :

« Considérant que le débit du canal de Saint-Quentin, vers lequel convergent toutes les voies navigables du Nord et du Pas de Calais et d'une partie de la Belgique, est arrivé à son maximum de capacité ;

» Que le trafic total s'y est élevé à 5,852,227 tonnes

« Considérant que ce trafic ne pourra que progresser par suite du développement des houillères et des ports du Nord, et de la transformation en voies à grande section des canaux du Centre ;

« Qu'il importe, par suite de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour répondre aux besoins sans cesse croissants de la batellerie et du commerce ;

« Considérant que les travaux réclamés par le conseil général constitueront une amélioration considérable et permettront à la voie navigable actuelle d'atteindre une capacité de débit évaluée à 10 millions de tonnes;

« Que ces travaux ne nécessiteront pas une dépense supérieure à 10 ou 12 millions de francs et qu'ils pourront être exécutés en quatre années ;

« Considérant toutefois qu'il y a lieu de poursuivre simultanément les études du canal direct, avec la volonté de les faire aboutir à bref délai ;

« Que la construction de ce canal s'impose si l'on veut obtenir un abaissement réel des prix de transport et parer aux accidents qui pourraient se produire sur la voie unique dont on dispose actuellement,

« Par ces motifs,

» Confirme en tant que de besoin ses délibérations antérieures relatives à l'établissement du canal du Nord.

» Et s'associe au vœu du conseil général tendant à obtenir le vote de crédits suffisants pour améliorer les voies navigables existantes.

« La Chambre décide ensuite qu'ampliation de la présente délibération sera adressée :

« 1. A M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

« 2. A M. le ministre des travaux publics. »

(*A suivre*).

L'Affaire Dreyfus

Paris, 19 décembre.

Le commandant Ravary est arrivé, hier matin à neuf heures, à la maison de justice militaire. Il a continué à entendre les employés de la gare de Meaux, au sujet des documents que renfermait la serviette oubliée de Joseph Reinach, dit Boule de Juif, dans un compartiment de 1re classe.

Il a ensuite reçu, à cinq heures, le même Joseph Reinach, qui a naturellement prétendu que les papiers contenus dans sa serviette n'avaient aucune importance.

L'instruction du commandant Ravary ne sera pas terminée avant jeudi ou vendredi

M. le commandant Ravary a tenu à aller jusqu'au bout, à suivre toutes les pistes sérieuses qui lui ont été signalées.

Les experts en écritures commis par M. le commissaire rapporteur et qui ont instrumenté sur réquisitions directes du parquet du conseil de guerre ont remis leurs rapports. Les appréciations des experts ne seraient en aucune manière susceptibles de modifier en rien la situation de Dreyfus, à l'égard duquel les charges produites devant le conseil de guerre resteraient entières.

Diverses personnes sont convoquées pour demain lundi, au Cherche Midi.

— L'*Intransigeant* dit qu'un incident sera certainement soulevé, à la prochaine séance du Sénat. M. Le Provost de Launay, pour sa part, estime qu'il ne peut rester sous le coup des démentis qui lui ont été infligés par M. Scheurer Kestner qui a pris une part active — ce qui est établi aujourd'hui — à la campagne menée par le *Figaro* en faveur de Dreyfus.

» Il est inadmissible, ajoute l'*Intransigeant* que cet homme demeure plus longtemps vice-président d'une assemblée française, fut-ce celle du Luxembourg.

« Il est inadmissible que cet homme, qui a officiellement menti en pleine séance du Senat, qui a nié à plusieurs reprises ce qu'il savait pertinemment être la vérité, puisse être appelé à présider des délibérations quelconques. »

— C'est hier soir qu'ont pris fin les arrêts de rigueur infligés, le 16 novembre dernier, par le général de Boisdeffre, à son officier d'ordonnance, le commandant Paulin de Saint-Morel, à la suite d'incidents dont on n'a pas perdu le souvenir.

— Le *Temps* a vu M. Le Provost de Launay qui lui a déclaré qu'il n'interpellerait pas au Sénat sur l'article de M. de Rodays paru dans le *Figaro* de vendredi.

DERNIÈRE HEURE

LA PAIX GRECO-TURQUE

Constantinople, 19 décembre.

L'échange des ratifications du traité de paix et la signature du protocole auront lieu demain matin.

Le gouvernement prorogera pour dix ans les franchises douanières accordées aux machines et outils destinés à l'installation de fabriques et de manufactures.

DRAME DE LA FOLIE

Troyes, 19 décembre

M. François Damorseaux, ex-maire de Rouilly-Saint-Loup, qui, dans un accès de folie, a tué quatre personnes, a été arrêté.

DISCOURS DE M. GOBLET

Chateauroux, 19 décembre.

M. Goblet a présidé, cette après-midi, une grande réunion d'un millier de personnes, au théâtre municipal.

Son discours, dans lequel il a vivement critiqué le ministère actuel, a été très applaudi.

REFERENDUM EN SUISSE

Genève, 19 décembre.

Le peuple a repoussé par 7767 voix contre 3363, le projet présenté par les socialistes tendant à la suppression du budget des cultes et son affectation à la caisse des retraites pour la vieillesse.

LE RÉGIME ALIMENTAIRE

des Vieillards et Incurables

DE L'HOSPICE GÉNÉRAL

Depuis quelques années, il est question d'améliorer le régime de nourriture des hôtes malheureux de l'Hospice général et quoiqu'il suffirait d'apporter quelque attention à la cuisine de supprimer les deux ou trois sortes de cuisines qui existent toujours malgré les démentis intéressés de M. Barrois, cet administrateur qui n'administre pas et qui laissa tout son pouvoir administratif entre les mains des sœurs dites de charité, l'Administration municipale, sur un rapport de M. Barrois lui-même, avait inscrit à son budget de 1897, une somme de 20,000 fr. pour qu'il soit donné de la bière tous les jours aux repas du soir et un ragoût de mouton, le mercredi, au lieu de la boulette traditionnelle aux hospitalisés.

L'administration des Hospices qui n'a vu là qu'une manœuvre électorale, a ergoté sur cette excellente proposition municipale. Affligée d'un vice-président comme Me Perrin Danchin, bâton, flottant qu'on ne sait par quel bout prendre, mal conseillée par le vaniteux M. Barrois, cette administration charitable qui accepte avec empressement les dons des particuliers, même quand ceux ci lui indiquent le cas qu'elle doit en faire au point de vue religieux, n'a pas voulu accepter la subvention municipale, sous le prétexte ridicule qu'une administration nouvelle pourrait remplacer l'administration socialiste actuelle et supprimer aux hospices cette ressource.

MM Piolaine et Carron, les deux administrateurs nommés par la ville, ont répondu comme suit aux créatures de M le préfet :

« A l'expiration de son mandat, en supposant qu'elle ne soit pas réélue, pourriez vous supposer que l'administration lui succédant puisse ne pas inscrire semblable chiffre à son budget ? Détrompez-vous messieurs, si un crédit semblable venait à disparaître, il n'y aurait pas un seul lillois qui ne protesterait contre celui qui aurait osé en proposer la suppression. Ce crédit, ajoutèrent ils, sera du reste sûrement inscrit sur toutes les professions de foi des candidats aux mandats municipaux ».

En effet, aujourd'hui plus que jamais grâce à la gravité de la question sociale à cause même de l'extension de la misère les candidats et les élus s'unissent aux philanthropes pour essayer d'amener les pouvoirs publics à soutenir, encourager et à créer même les œuvres d'assistance publique.

Par conséquent, il n'y aurait qu'une administration municipale, dirigée par M. Barrois ou par M. Danchin, qui se refuserait d'inscrire à son budget les 20,000 francs nécessaires à l'ordinaire des hôtes de l'Hospice-Général.

Aucune administration municipale — sauf celle là peut-être, — n'oserait se refuser à souscrire, comme le fait l'administration socialiste actuelle à l'amélioration du régime alimentaire des hospices.

Pour obtenir la soupe quotidienne dont profitent vieillards, incurables à leur plus grande satisfaction, il a fallu lutter des années et des années. Il a fallu aussi protester avec la dernière énergie — comme font fait les socialistes contre le divorce obligatoire, contre la séparation arbitraire et la séquestration odieuse de vieux ménages, pour arracher cette réforme [illegible] et la liberté.

Il faut encore que nous combattions avec autant d'énergie pour obtenir au compte de la ville le ragoût de mouton du mercredi et le verre de bière de tous les soirs en faveur des vieux encaserrés de l'Hospice Général qui, parce qu'ils ne paient point leur pension à cette HOTELLERIE qui s'appelle les *Hospices civils*, sont plus mal nourris et plus mal traités que les hôtes des hospices particuliers.

Nous savons qu'un certain nombre d'hospitalisés de la *Générale* ont été dans la nécessité de payer une pension amiable pour être admis dans cette maison hospitalière qui était jadis considérée comme l'unique refuge des vieillards, et des incurables indigents.

S'est on préoccupé de cette catégorie d'hospitalisés pour améliorer le régime alimentaire de l'Hospice Général?

Non, et ce n'est pas pour ces hospitalisés que l'on a laissé établir deux ou trois sortes de cuisines dans cet établissement hospitalier.

Nous avons soutenu au contraire cette opinion que s'il y avait une seule et unique cuisine pour tous, pour les sœurs et les employés comme pour les hospitalisés la nourriture serait meilleure, parce que mieux cuite et mieux faite avec tous les aliments nécessaires.

Mais c'est en vain que les hospitalisés récriminent : c'est en vain qu'ils se plaignent de la mauvaise nourriture qu'on leur donne : c'est en vain qu'ils pétitionnent à l'Administration municipale et que la municipalité, soucieuse de la santé de ces malheureux essaie d'amener l'administration, soi-disant charitable de la ru

---

21

LA FILLE DU SUPPLICIÉ

ROMAN TRAGIQUE

(1870-1871)

PAR

Albert GOULLÉ

PREMIÈRE PARTIE

LA BELLE JOSÉPHA

Reconnaître, d'après des portraits tracés en trois paroles, un gros paysan à figure rouge, une grande paysanne, maigre en blouse bleue...

Mais n'était-ce pas le paysan qui avait la blouse bleue et qui était grand, et la paysanne qui était maigre... non qui était rouge et grasse?

Mathurin mêlait les indications de son capitaine; il ne se souvenait plus.

Quant aux deux dames, l'une était probablement la mère de l'autre, mais elle n'en avait pas l'air... Un fameux renseignement! Tâche de te débrouiller avec ça, Mathurin!

Et puis, il y avait le cheval ; un carcan bal-brun, aux flancs cerclés comme une barrique, et la voiture, cerclée aussi, comme le carcan.

Quand il eut bien fouillé ses cheveux roux, côté droit avec la main droite, côté gauche avec la main gauche, puis côté gauche avec la droite et côté droit avec la gauche, le bougonnant marin lâcha un dernier juron, et se mit en route.

Selon l'indication de son maître, il pénétra dans le quartier de la Maison Blanche par l'avenue de Choisy.

Regardant consciencieusement à droite et à gauche, il descendit jusqu'aux boulevards extérieurs, sans avoir remarqué aucune personne dont l'aspect correspondît spécialement à l'une de celles qu'il cherchait.

Il remonta l'avenue d'Italie et, ayant soif, il regarda, dans les cabarets, si par hasard le grand et maigre ou le gras et rougeaud paysan ne s'y trouverait point.

Au coin de la rue Vandrezanne, devant un comptoir d'étain, il vit deux hommes, l'un grand, l'autre gras. Ils n'étaient pas vêtus de blouses bleues, mais Mathurin, perspicace, pensa que le paysan du capitaine n'avait peut-être pas toujours le même uniforme.

Il entra dans la boutique, son arrivée, sans doute coïncidait à propos avec la conversation animée des buveurs, car l'homme gras, le montrant, cria à l'homme maigre :

— Justement, tiens Franchard, en voilà un, de nos braves marins, qui, plutôt que de rester oisifs sur la flotte, viennent défendre nos forts.

— S'ils les font sauter, comme Villaret-Joyeuse fit sauter le vaisseau le Vengeur ce sera bien, répondit Franchard, homme méfiant; mais, mon vieux Guerbois, s'ils faisaient sauver les assiégeants, ce serait mieux.

Guerbois avait couru au devant de Mathurin.

— Vous allez trinquer avec nous, hein, vieux loup de mer?

— Vieux loup, vieux loup, grommela le matelot; j'suis pas plus loup que vous, et vous êtes plus vieux que moi.

— Vous fâchez pas, camarade. Qu'est-ce que vous buvez? Du vin?

— Une goutte de rhum, si ça vous fait rien.

Et, étant fatigué, Mathurin fut s'asseoir sur un tabouret, devant une table couverte de toile cirée.

Franchard et Guerbois vinrent s'asseoir en face de lui. Le marchand de vin quitta son comptoir et s'approcha.

Après un échange de politesses sommaires, le gros Guerbois mit le matelot au courant de la discussion qu'il avait avec Franchard et le fit juge entre eux deux. Lui, qui appartenait à la marine, à notre courageuse marine, devait savoir mieux que personne ce qui s'était passé dans les montagnes des Vosges.

— Bien sûr, répondit Mathurin enorgueilli, que si la marine avait été là, ce qui est arrivé comme c'est arrivé, aurait arrivé autrement.

— C'est ce que je disais! s'écria Guerbois. Nous avons été trahis... Et voyez-vous, si on n'y prend pas garde, nous serons encore trahis dans Paris.

— Comment, trahis? fit le marin choqué. Où sont-ils, les traîtres?

— Il y a des espions prussiens partout.

— Partout, intervint Franchard, c'est beaucoup dire; mais sûrement, il y en a, et j'espère bien que nous avons, nous aussi, des espions chez les Prussiens.

— Le caractère français, répliqua Guerbois, solennel, est trop loyal pour...

— Mais puisqu'il y a, d'après toi, des français capables de révéler aux ennemis les secrets de notre défense, on peut bien croire qu'il y en a aussi qui seraient capables d'aller voir de près ce que font les ennemis, pour en informer nos généraux.

— Ce qu'il y a de sûr, dit le marchand de vin, se mêlant au dialogue, c'est que depuis deux jours, on voit affluer par ici du drôle de monde.

Cette affirmation rappela au matelot l'objet de sa promenade.

— Est-ce que, demanda-t-il, vous n'auriez pas vu aujourd'hui un grand cheval poussif qui traînait une charrette à deux roues, dans laquelle il y avait du lard, des carottes, du persil, trois femmes, deux paysans?

— Eh! oui bien, dit Guerbois. Il est arrivé tantôt, au numéro 7 de la rue Vandrezanne, une charrette comme ça, dans une petite propriété, qui appartenait autrefois, au docteur Guibert.

— Alors, dit Franchard, vivement intéressé, la villa rouge est habitée en ce moment?

— Depuis tout à l'heure.

— Et je ne serais pas étonné, déclara Guerbois, maintenant que nous sommes en République et qu'on a la guerre, si l'on me disait que c'est des espions de Bismarck qui se sont installés là.

Ces dernières paroles furent, pour Mathurin, une révélation.

Depuis tantôt, il se creusait la tête, en la grattant, pour comprendre le motif de la singulière commission dont son capitaine l'avait chargé.

Maintenant, il comprenait. Son capitaine avait reconnu des espions et l'avait envoyé les dépister.

C'était une mission très honorable, très difficile, et il se sentait tout fier d'y avoir si bien réussi.

— Oui, dit-il, d'un ton péremptoire, c'est des espions prussiens, des espions de qui, moi qui vous parle, mon capitaine m'avait envoyé découvrir la cachette.

— Quand je le disais! hein! père Dubos? s'écria Guerbois appelant le marchand de vin à témoignage.

— C'est bien vrai, demanda Franchard au marin, que votre capitaine vous a dit que c'étaient des espions? Il doit savoir leur nom, alors.

— Bien sûr qu'il le sait... Attendez... il m'a dit qu'il y a là-dedans une dame qui s'appelle Gérard.

— Gérard, confirma Dubos, c'est bien le nom de la propriétaire de la maison... Une drôle de maison, presque toujours inhabitée. La propriétaire n'y fait que de courts séjours, et quand elle y habite, elle ne sort jamais dans le quartier. Elle arrive et elle reste enfermée jusqu'à ce qu'elle parte.

« Mais qu'elle soit là ou qu'elle n'y soit pas, on voit souvent entrer, après dix heures du soir, des quantités de gens qu'on ne voit pas ressortir; ou bien on voit sortir des gens qu'on n'a pas vus entrer. Faut dire qu'il y a une porte donnant sur le passage du Moulinet...

— Moi, j'ai toujours cru, dit Guerbois, que c'étaient, sous l'empire, des conspirateurs républicains qui se donnaient rendez-vous là.

— Alors, naturellement, conclut l'intelligent Mathurin, ça ne peut être, comme vous le disiez tout à l'heure, que des espions allemands qui y viennent aujourd'hui.

— Vaut mieux raisonner comme ça que d'être aveugle et sourd-muet, dit Franchard, haussant les épaules... Moi je m'en retourne à mon village.

— Vous êtes encore à Arcueil? lui demanda Guerbois.

— Oui-dà, et j'ai l'intention d'y rester tant que nos soldats y seront.

Jugeant qu'il était suffisamment renseigné, Mathurin vida son verre de rhum que Guerbois avait généreusement rempli quatre fois, sans qu'il parût s'en apercevoir, et il prit congé.

Il alla rue Vandrezanne.

(*A suivre*).