le scudes. On sait maintenant où il est ! Mais de là à l'atteindre.

« *Il repose par 13 mètres de profondeur en dessous du niveau de la basse-mer, me dit un officier quand en vient de relever la bouée.*

« Il faut pouvoir descendre jusque-là et on ne pourra qu'à marée basse.

« Pour amarrer avec des haussières cette masse d'environ 5.000 kilos actuellement, il est nécessaire qu'on puisse agir avec assurance ».

Les scaphandriers s'épuisent à vouloir vaincre la résistance de la poussée de l'eau.

A six heures et demie le « Champion » ramène au quai de Calais-Maritime les ministres et leur entourage. Tout le monde a l'air bien fatigué mais néanmoins on se remet en route.

Dans l'intervalle M. le préfet maritime de Cherbourg est arrivé. Il accompagne l'amiral Boué de Lapeyrère.

Maintenant va commencer une tournée douloureuse. Les ministres ont voulu se rendre compte des dégâts exacts qui ont pu entraîner l'immersion du « Pluviôse ». Ils vont voir le « Ventôse », frère du submersible englouti ; ils vont aller examiner dans sa cale sèche le « Pas-de-Calais » fort endommagé.

Visite ministérielle du « Ventôse »

Par les quais le petit cortège des ministres entourés de notabilités des ponts-et-chaussées, des services de la navigation, s'en va vers le bassin de la défense mobile.

Au passage des ouvriers se découvrent. Les ministres saluent.

On aperçoit soudain le « Ventôse » qui du même modèle que le « Pluviôse » en est pour ainsi dire le sosie, l'exacte répétition.

L'amiral de Lapeyrère qui cause avec M. Chéron, s'arrête alors et désignant du geste la longue masse effilée du « Ventôse », il s'écrie avec l'émotion d'un homme du métier :

« Est-ce joli, ces bâteaux-là ! »

Nous arrivons dans les bâtiments de la défense mobile. Par des radeaux on gagne le « Ventôse » où le commandant reçoit les ministres.

L'équipage est occupé à boulonner des ferrures. Dans cette foule des cols bleus si joyeuse d'habitude, il y a une consternation qui rend soucieux ces fronts hâlés et sourdes ces voix qui chantent si gaillardement d'habitude.

L'amiral Boué de Lapeyrère a voulu en venant au « Ventôse » donner une utile leçon aux scaphandriers qui se livrent aux recherches en mer.

Il les a amenés avec lui. Ce sont trois gars trapus et solides. Leurs faces semblent de bronze tant elles sont patinées par la sueur et le hâle. Ils ont l'air tout gênés d'être devant M'sieu le Ministre et cependant la lutte contre les éléments n'effraie point, dans sa pire rudesse, ces hommes vigoureux.

On les conduit sur le pont du « Ventôse » où le commandant du submersible leur donne de nombreuses explications sur les différentes parties du bâtiment.

Le ministre leur fait ensuite donner un repas réconfortant, car ils n'ont rien mangé depuis la veille au soir.

Un bouillon, une daubade chaude, du vin leur sont donnés.

On s'en va ensuite vers la cale sèche où le « Pas-de-Calais » s'est mis à l'abri pour qu'on puisse procéder à ses réparations.

Devant le "Pas-de-Calais" le ministre de la marine apprécie la catastrophe

M. Javary, ingénieur en chef adjoint de la Compagnie du Nord, et M. Sartiaux fils, ingénieur, reçoivent le groupe ministériel à l'entrée de la cale sèche.

Puis une longue visite commence. Le ministre de la Marine et M. Chéron font le tour de la cale sèche où le monstre de fer se hausse, fier encore malgré ses blessures.

Elles sont d'ailleurs peu visibles au premier abord.

Mais on fait baisser le niveau d'eau de la cale et alors elles apparaissent nettement.

Le ministre demande à voir le commandant Salomon du « Pas-de-Calais », celui qui commandait au moment de l'abordage.

Cet officier, flegmatiquement lui fait son rapport, en peu de mots, sans marquer aucune émotion. Il semble un vrai homme de mer.

Le ministre le congédie bientôt puis fait venir les deux hommes de veille et les deux pilotes de barre.

Il les questionne.

— « Quel choc avez-vous ressenti lors de l'abordage ?

— « Un choc violent !

— « Mais était-il aussi fort que lorsque le navire doit stopper en toute vitesse ?

— « Bien plus fort !

Le ministre questionne encore les hommes de vigie sur la structure des sous-marins pour savoir s'ils pourraient les reconnaître.

— « Savez-vous ce qu'est un pyroscope ?

Les hommes répondent par la négative et le ministre leur explique que c'est un mât qui s'élève au dessus de tout submersible.

— Ce qui prouve, a conclu le ministre, que les sous-marins ne s'amusent pas à attaquer les paquebots, sans quoi les équipages connaîtraient un périscope.

Le mystère de la collision

La conversation s'engage alors entre MM. Boué de Lapeyrère, Chéron et Ballue, préfet maritime de Cherbourg.

Le ministre de la marine expose comment selon ses observations, a pu se produire le sinistre :

« Le submersible « Pluviôse » avait effectué des exercices dans la matinée. Il venait évidemment de les terminer au moment où il fut abordé.

» Il venait d'effectuer, comme cela se fait souvent, une « plongée profonde », et, lorsqu'il remonta, il ne put se rendre compte exactement de l'endroit où il émergeait.

» Il se trouva sur la route du « Pas-de-Calais » sans le savoir, et à trop peu de distance — vingt mètres environ, — de ce paquebot pour qu'une manœuvre utile put être effectuée.

» Il allait évidemment replonger au moment où le « Pas-de-Calais » l'aborda. Il glissa à tribord après avoir heurté l'étrave du navire.

Puis, glissant sous le paquebot, il ne réapparut plus loin que pour disparaître aussitôt.

Il m'apparaît comme évident que, au premier choc, qui fut terriblement violent, à en juger par les témoignages reçus et par l'examen des avaries du paquebot, le submersible fut crevé et l'équipage surpris par l'eau aussitôt noyé.

» Il n'y eut pas, je crois, de mort lente.

» La fin fut immédiate pour tous. La mort les surprit....

» On ne saurait mettre ce sinistre sur le compte d'une manœuvre inhabile mais prévue dans ces parages.

» J'ai questionné les officiers du « Ventôse », et jamais, m'ont-ils dit, on n'évoluait dans la zone des paquebots, jamais on ne simulait l'attaque de ces navires ».

Cette intéressante conversation fixe des points qui restaient obscurs jusqu'ici.

Les avaries du paquebot

Un examen de la coque du « Pas-de-Calais » complètera ces enseignements officiels.

Contrairement à ce qu'on a dit, l'arrière du navire n'est en aucune façon atteint.

Le submersible a frappé à l'avant le paquebot.

L'étrave, c'est-à-dire la barre de fer qui protège le devant du navire, a été tordue en bas, devant le gouvernail-avant, et arrachée à sa base.

On s'étonnera peut-être qu'il y ait un gouvernail à l'avant. Mais ce gouvernail immobilisé normalement par un verrou, est nécessaire aux paquebots qui sortent du port de Calais l'arrière en avant pour ne virer qu'en rade.

Ce gouvernail fut libéré par suite de l'arrachement de l'étrave qui supprima le verrou.

Cela rendit d'autant plus difficile la manœuvre du paquebot, lorsqu'il voulut se porter au secours du submersible. Il ne put se diriger.

Le lieutenant de vaisseau Herr, de l'état-major du ministre, et M. Raoul, inspecteur de la navigation, firent tous deux l'inspection du paquebot et en rendirent compte au ministre.

On constate des « radages » ou éraflures à l'avant, à tribord (droite), ce qui indique que le sous-marin effleura assez fortement la coque intérieure du « Pas-de-Calais ».

Pour cette raison, on se demande s'il n'y a pas des avaries intérieures plus sérieuses que celles perçues extérieurement.

Jusqu'à présent, on estime à six semaines le séjour nécessaire du « Pas-de-Calais » en forme de radoub.

M. Chéron visite les familles des sinistrés

Il distribue des secours

La visite au « Pas-de-Calais » est terminée, les autorités reviennent vers la gare de Calais-Maritime pour prendre un peu de repos.

Personne ne s'est encore couché. Un instant de toilette absorbe les voyageurs.

A 9 heures, M. Chéron, accompagné du préfet M. Trépont, de M. Richmann, sous-préfet de Boulogne, du citoyen Salembier, maire de Calais s'en va pour visiter les familles des victimes habitant Calais.

C'est un pèlerinage infiniment douloureux.

L'automobile ministérielle va s'arrêter devant de petites maisons dans le Courgain, ce pittoresque quartier des pêcheurs calaisiens.

Là, dans ces demeures d'humbles gens, où pénètre la prenante odeur des poissonneries voisines, le sous-secrétaire d'Etat va remplir la tâche ingrate d'apporter d'officielles condoléances, de porter de la consolation à des inconsolables, de mort, hélas, à ceux qui pouvaient espérer encore.

Ce matin sur un quai j'ai vu une jeune femme aux cheveux mal noués, à la poitrine insoucieusement demi-dénudée qui courait au-devant d'un torpilleur revenant de la mer. Ses yeux avaient une flamme étrange, ses gestes des appels fous.

C'était la femme d'une des victimes.

Elle venait chercher une nouvelle d'espoir, un mot guérisseur de la crainte effroyable qui la torturait...

Mais les hommes du torpilleur ne savaient rien.

Et M. Chéron lui dit avec de suprêmes ménagements qu'il n'y avait — hélas — plus qu'à pleurer.

Tour à tour il visita les familles Morin, Gras, Scollam, Gaucher, Moutin, Delpierre.

Tous ces marins du « Pluviose » sont mariés. On en avait cité de célibataires, mais la nouvelle était inexacte.

M. Chéron, à l'issue de sa visite nous a dit :

« Je reviens brisé de ces entrevues. C'est épouvantable ce que cette catastrophe fait de mal.

» J'ai trouvé une jeune femme enceinte qui se trouve sans soutien. C'était encore elle de toutes la plus courageuse.

» J'ai distribué des secours au nom du gouvernement. Je me suis documenté pour que l'Etat vienne largement en aide à ces familles infortunées et fasse vis-à-vis d'elles tout son devoir. »

» *Le cas qui m'a le plus saisi c'est celui* de M. Delpierre.

» *C'est un vieux marin qui a 54 ans de mer et qui a eu 12 enfants.*

» Il y a 3 ans, un de ses fils marin de l'Etat eut un œil crevé.

» Voilà que c'est un nouveau fils qui est atteint. Et combien plus affreusement cette fois !

» Vous dire ce que tout cela m'a causé d'émotion est impossible ! »

Ajoutons que la femme d'un des officiers qui habite Paris se trouve dans une position intéressante.

TOUJOURS RIEN !

A cinq heures du soir on n'a encore pas pu amarrer une haussière aux boucles de sauvetage du « *Pluviose* ».

On avait annoncé ce matin qu'on avait pu repérer l'endroit exact où était immergé le navire sinistré, mais M. le ministre de la marine qui s'est rendu de nouveau en mer, entre 9 heures et midi, nous déclare lui-même, non sans une nuance de tristesse dans la voix qu'il a été impossible de pouvoir approcher du submersible.

On croit avoir accroché dans ses flancs l'ancre de la drague.

Les scaphandriers toujours très gênés par les courants n'ont trouvé que le sable à leur descente.

On attend le navire le « Loiret » qui arrive de Cherbourg avec des agrès et des outils de recherches.

A 3 h. 30, M. le ministre reprend la mer sur le « Champion » avec M. Chéron.

Le « Grenadier » escorte le remorqueur ministériel.

C'est la quatrième fois que les « officiels » se rendent en rade sur les lieux du sinistre.

Mais rien encore à apprendre. On raconte beaucoup d'histoires et des plus invraisemblables, mais suivant l'avis du ministre lui-même les recherches seront longues, puisqu'on ne peut guère travailler utilement dans le courant qu'une demi-heure toutes les six heures !

ALEX WILL.

Autour de la catastrophe

Le « Pluviose » a été éventré

UNE INTERVIEW DU CAPITAINE LEROUX, EXPERT D'ASSURANCES

Nous avons rencontré le capitaine Leroux de Dunkerque qui est l'expert des assureurs maritimes dunkerquois de la Compagnie du Nord. *Il était venu hier à Calais au nom* des assureurs qu'il représente pour constater les dégâts faits au paquebot « Pas-de-Calais » par le « Pluviôse ».

Voici les déclarations qu'il nous a faites :

« Le « Pas-de-Calais » aborda le « Pluviôse » par tribord vers le milieu de l'arrière. Le « Pluviôse » se dirigeait alors vers Dunkerque. Il devait se trouver, d'après les avaries que j'ai relevées sur la coque, à environ 2 m. 60 sous l'eau. A cette profondeur son périscope devait dépasser quelque peu le niveau de la mer. Mais comme le diamètre du périscope est très faible il a pu ne pas être aperçu du pont du « Pas-de-Calais ».

Des traces relevées sur la peinture de la coque du Pas-de-Calais,on peut conclure que le « Pluviôse » a été éventré, presque coupé en deux. *Cela résulte des lignes que le frottement a imprimées sur la coque du « Pas-de-Calais ».*

Ces lignes tout en restant parallèles s'inclinent rapidement vers la quille du paquebot.

La collision s'est produite par le travers des soutes à pétrole qui ont dû être éventrées puisque l'on a vu le pétrole remonter à la surface de l'eau.

Les hommes de l'équipage du « Pas-de-Calais » ont déposé que le « Pluviôse » s'est relevé subitement. Il est resté dans cette position 18 minutes environ, émergeant hors de l'eau sur une hauteur de 6 mètres.

La position prise par le « Pluviôse » indique que les plombs de secours de l'avant ont fonctionné. Les plombs de l'arrière n'auront pas pu se détacher, sans doute à cause des avaries résultant de la collision.

Il est à remarquer dit le capitaine Leroux que dans presque tous les accidents survenus aux submersibles et notamment dans celui de Bizerte, il y a toujours une partie de la coque qui émerge au-dessus de l'eau pendant un certain temps.

Pourquoi dès lors ne pas établir deux trous d'homme à chaque extrémité des submersibles qui pourraient s'ouvrir extérieurement et intérieurement et permettraient à l'équipage en cas d'accident, d'abandonner le navire.

Dans les conditions où s'est produit l'accident, on ne croit pas qu'il y ait des chances que l'équipage soit vivant ».

Une interview de M. Laubeuf

L'AUTEUR DES PLANS DU « PLUVIOSE » DIT QU'IL NE DEVRAIT PAS Y AVOIR DE STATION DE SOUS-MARINS A CALAIS

M. Laubeuf, ancien ingénieur en chef des constructions navales, est l'auteur des plans du submersible « Pluviôse ». Il est douloureusement ému par la catastrophe, qu'il apprécie en ces termes :

« — Vous me voyez excessivement attristé et navré de ce terrible accident qui, je ne puis que le répéter, est le premier arrivé à un de mes bateaux.

» Ce n'est pas, du reste, la première collision fatale à un sous-marin.

» En 1902, le sous-marin anglais « A, numéro 1 » a été abordé en plongée, près de Portsmouth, par le paquebot « Berwick-Castle », et il a coulé avec tout son équipage.

» L'année dernière, le sous-marin russe « Kambala », de construction allemande, a été complètement coupé en deux par le cuirassé « *Panteleimon » dans la mer Noire.* En 1909, encore un sous-marin anglais du type C, a été abordé dans la mer du Nord par le vapeur « Eddyston », et dans tous les cas l'équipage a péri.

» D'ailleurs, un de mes bateaux, le « Silure », a été également abordé, étant en plongée, par un voilier, mais le voilier n'était pas un gros navire et sa vitesse n'était pas très grande, aussi n'a-t-il fait que crever la coque extérieure et le « Silure » est revenu à la surface et s'est tiré d'affaire, rentrant au port par ses propres moyens avec sa coque intacte. Au contraire, ici, le « Pluviôse » semble avoir été abordé en plein par l'étrave d'un paquebot d'assez grande dimension et marchant à 20 nœuds. La double coque ne pouvait évidemment résister à ce choc terrible. Les dépêches disent, en effet, que l'étrave du « Pas-de-Calais » est assez sérieusement avariée. Toujours d'après les renseignements fournis jusqu'à présent, le submersible semble avoir été abordé par le milieu, puisqu'on dit que les soutes à naphte ont été crevées.

» La naphte est venue à la surface.

» *Ceci montre que le bateau a reçu le* choc un peu sur l'arrière du milieu, ce qui explique que l'avant se soit relevé et soit venu à la surface après le choc.

» Il a dû y avoir une brèche très forte, impossible à aveugler et envoyant le bateau au fond presque immédiatement. Cependant, avant de couler, il a dû glisser le long de la coque du « Pas-de-Calais » et c'est alors qu'une roue de celui-ci a frappé le « Pluviôse ».

— Avez-vous assisté aux essais de ce bâtiment ?

M. l'ingénieur en chef Laubeuf répond :

— Non. J'ai quitté la marine en 1906 et les essais n'ont eu lieu qu'en 1907. Depuis mon départ de la marine, je n'ai jamais été autorisé à voir un des bâtiments construits sur mes plans, et je n'ai jamais eu communication de leurs essais. Secret de la défense nationale, ajoute M. Laubeuf avec un sourire. Je ne puis donc vous donner aucun renseignement à ce sujet.

Un sous-marin abordé en plongée est perdu

« Je ne vois, du reste, pas d'autre hypothèse à formuler que celle qui a été indiquée par le ministre, qui n'a pas hésité à *ajouter que cet accident fortuit ne doit pas* enlever et n'enlèvera pas à nos officiers et à nos équipages la confiance qu'ils montrent dans ce type de bâtiment, confiance que je crois justifiée par dix ans de navigation intensive, sans accident.

» Mais, ajoute M. Laubeuf, je n'ai jamais pu admettre qu'en dehors des temps de guerre on crée des stations sous-marines *dans les ports tels que Calais, où le va-et-*vient incessant de paquebots de tous tonnages *et de toutes vitesses rend les manœuvres* sinon impossibles, du moins extrêmement dangereuses.

» Ces craintes, je les ai manifestées à divers moments, mais elles ne furent jamais prises en considération.

» Et la catastrophe s'est produite. Je songe aux malheureux enfermés dans le petit navire. L'homme qui le commandait était de mes amis ; le lieutenant de vaisseau Callot peut être considéré comme un des meilleurs parmi les officiers de notre marine de guerre. Merveilleusement entraîné à la manœuvre des submersibles, sur lesquels il était embarqué depuis plusieurs années déjà, le malheur que nous déplorons ne saurait à aucun moment lui incomber. Callot a, sans doute, été surpris par un paquebot à grande vitesse — ceux des lignes d'Angleterre donnent couramment 20 nœuds — le choc a été inévitable et mon pauvre petit navire, éventré, a coulé à pic.

— Après les catastrophes survenues au « Lutin » et au « Farfadet » n'avait-on pas étudié dans les arsenaux maritimes différents dispositifs permettant de relever les sous-marins coulés en très peu de temps ?

— *Plusieurs systèmes furent effectivement* proposés ; quelques-uns même furent expérimentés. Mais aucun ne peut permettre un sauvetage assez rapide — souvenez-vous de ce sous-marin anglais qui entra, l'année dernière, en collision avec un cuirassé. Le naufrage dura trente-six secondes. Et dans tous les cas semblables, quand la coque est disjointe et crevée, aucun dispositif, quelque ingénieux qu'il puisse être, ne peut laisser l'espoir d'un sauvetage en temps voulu.

» Toutefois, ajoute M. Laubeuf, il ne faut pas confondre les accidents dans lesquels périrent le « Lutin » et le « Farfadet » avec celui qui nous vaut la disparition du « Pluviôse ».

» Sur les douze bateaux de type identique, que j'ai déjà fait construire, on n'eut jamais à enregistrer le plus petit accident. C'est une fatalité stupide qui est la cause de la destruction de celui-là.

» Un sous-marin abordé en plongée, termine M. Laubeuf, est un navire irrémédiablement perdu. Je voudrais conserver un espoir. Mais, hélas ! je connais mes petits navires et il m'est difficile de me faire une illusion. »

Le « Pluviôse »

LES DEBUTS

Le « Pluviôse » a été construit sur les plans de M. l'ingénieur Laubeuf du temps du ministère de M. Thomson. C'est un navire de 51 mètres de longueur et de 4 mètres de largeur qui porte 7 tubes lance-torpilles et qui déplace 398 tonnes. Il fut le prototype de toute une série de bâtiments semblables qui, sous le nom de sous-marins offensifs ou de submersibles, constituent les meilleures unités de notre flottille sous-marine.

Le submersible se distingue du sous-marin proprement dit en ce qu'à la surface il émerge complètement de l'eau, naviguant alors absolument comme un torpilleur, dont il a l'aspect, la dimension et la forme, tandis que le sous-marin ne montre, quand il navigue à la surface, qu'une petite plate-forme étroite, avec une seule ouverture donnant accès à l'intérieur du bâtiment. Sur le submersible, les conditions d'existence de l'équipage sont infiniment meilleures, les qualités nautiques sont très supérieures et le rayon d'action est bien plus considérable que sur le sous-marin proprement dit. Bref c'est un véritable navire de haute mer, qui a son autonomie complète, qui ne devient sous-marin qu'au moment de la plongée et qui possède la principale qualité d'un navire de guerre, celle de pouvoir porter l'offensive au loin.

LE « PLUVIOSE » ETAIT A CALAIS DEPUIS SIX MOIS

Jusqu'au mois de décembre dernier, le « Pluviôse », qui était l'un des plus beaux sous-marins de la station de Cherbourg, y avait toujours séjourné. C'est dans ce port qu'il fut mis en chantier et fut armé, en décembre 1908, pour ses essais. C'est au cours de ses expériences dans les bassins et sur la rade que son équipage l'avait mis au point et perfectionné et en avait fait un remarquable engin de guerre. Il y a six mois — exactement le 13 décembre 1909 — il quittait Cherbourg pour se rendre à Calais, où le vice-amiral Boué de Lapeyrère venait de créer une station de sous-marins.

Avant son départ, on l'avait muni de boucles qui vont être mises à l'épreuve en cette pénible circonstance.

Le « Pluviôse » était venu à Cherbourg, le 3 mars dernier, pour y subir la visite de ses appareils ; le surlendemain, en rentrant d'un exercice de plongée, il venait buter contre le quai des Constructions navales et se faisait des avaries à l'avant qui l'obligèrent à rester dans le port plusieurs semaines.

Le « Pluviôse » s'appelait, au moment où il fut lancé, « Q. 54 » ; il jaugeait 396 tonneaux et ses machines avaient une force de 700 chevaux ; il pouvait donner une vitesse de 12 nœuds à l'heure.

LES VICTIMES

Voici l'énumération officielle du personnel embarqué sur le « Pluviôse » :

M. Prat, E.-C.-E., capitaine de frégate, commandant la flotille, port d'attache Toulon, célibataire.

M. Callot, P.-F.-M., lieutenant de vaisseau, commandant le « Pluviôse », port d'attache Rochefort, marié, deux enfants, 6, rue de l'Etoile à Calais.

M. Engel, P., enseigne de vaisseau, second du « Pluviôse », port d'attache Brest, célibataire.

Les marins :

Fontaine, J.-L., premier maître-torpilleur, Granville, numéro M. 1257, marié, deux enfants, famille à Calais ;

Le Prunennec, A., deuxième maître, patron pilote, Tréguier, numéro M. 5018, marié, famille à Calais ;

Lemoine, P.-L., quartier-maître torpilleur, Saint-Malo, numéro M. 9112, marié, *un enfant, Pleurtuit (Ille-et-Vilaine)* ;

Huet, H.-R., quartier-maître torpilleur, Cherbourg, numéro M. 3189, marié, deux enfants, Barbeville-Bayeux (Calvados) ;

Lebreton, P.-M., quartier-maître de timonerie, Paimpol, numéro M. 41017, marié, Plouha (Côtes-du-Nord) ;

Le Moal, R.-J.-F., quartier-maître de manœuvre, Brest, numéro M. 12619, célibataire, L'Hôpital-Camfront (Finistère) ;

Le Floch, C.-J., quartier-maître de timonerie, Quimper, numéro M. 869, célibataire, Pouéis (Finistère) ;

Le Floch, P.-L.-M., quartier-maître torpilleur, numéro M. 16726 (2), célibataire, Plougasnel (Morbihan) ;

Liot, P.-G., quartier-maître torpilleur, numéro M. 23973 (1), célibataire, Anneville-sur-Mer (Manche) ;

Batard J.-P.-M., matelot torpilleur, breveté, numéro M. 2848, célibataire, Lantic (Côtes-du-Nord) ;

Gautier, A.-L.-M., matelot torpilleur breveté, Saint-Malo, numéro 5922, célibataire, Saint-Brac (Ille-et-Vilaine) ;

Moren, J.-L., deuxième maître mécanicien Lorient, numéro 831, marié, deux enfants, famille à Calais.

Gras, A., deuxième maître mécanicien torpilleur, Rouen, numéro 3070, marié, famille à Calais ;

Henry, A.-F., quartier-maître mécanicien, Paimpol, numéro 14918, marié, un enfant, famille à Calais ;

Appère, Yves, quartier-maître mécanicien, Brest, numéro 2336, marié, deux enfants, Saint-Marc (Finistère) ;

Scollan, Joseph, quartier-maître mécanicien torpilleur, Brest, numéro 3163, marié deux enfants, famille à Calais ;

Brésillon, M.-V., quartier-maître mécanicien torpilleur, Brest, numéro 76839, célibataire, Conflans (Seine-et-Marne) ;

Gauchet, L.-H., quartier-maître mécanicien, Brest, numéro 19221, marié, un enfant, famille à Calais ;

Moulins, J.-J., numéro 81800, célibataire, Saint-Maurice, 13 bis, rue du Plateau (Seine) ;

Warin, Georges, quartier-maître-mécanicien-torpilleur, numéro M. 17192, célibataire, Malakoff (Seine) ;

Chandat, P.-J.-H., quartier-maître-mécanicien, numéro M. 41918, célibataire, Saligny, canton de Dampierre (Allier) ;

Delpierre, Auguste, quartier-maître-mécanicien-torpilleur, numéro M. 25444, célibataire, Calais, 31, rue Saint-Pierre ;

Manach, F.-M., quartier-maître-mécanicien-torpilleur, numéro M. 87735, célibataire au Tréhou, canton de Ploudivy (Finistère) ;

Carbon H.-Ch., matelot-cuisinier, numéro M. 28929, célibataire, Le Havre, 11, rue de la Fontaine.

L'état-major du « Pluviôse »

Trois officiers étaient à bord du « Pluviôse » comme on l'a vu plus haut. Outre le commandant et le second, le commandant de la flottile des sous-marins assistait aux exercices.

Le capitaine de frégate Prat a pris son commandement il y a deux mois à peine. Il est né le 21 septembre 1866 et est entré à seize ans à l'Ecole navale. Il est capitaine de frégate du 21 mai 1907. Avant cette date il avait servi à l'état-major général et après sa promotion il a rempli pendant deux ans les fonctions de chef d'état-major de l'amiral Perrin en Extrême-Orient, sur le d' « Entrecasteaux ».

Le lieutenant de vaisseau Callot, qui commande le « Pluviôse », est né le 13 décembre 1873. Entré au « Borda » en 1891, il fit une campagne de deux ans en Extrême-Orient, comme aspirant de 1re classe, fut promu enseigne de vaisseau en 1896, servit sur l' « Elan », école des pilotes, et se spécialisa dans la navigation sous-marine. Il commanda le « Triton », à Cherbourg, et après un embarquement comme professeur sur le « Duguay-Trouin », bateau-école des aspirants, il vint à l'état-major général et fut nommé le 15 juin de l'année dernière au commandement du « Pluviôse ». Il est de la même promotion que le lieutenant de vaisseau Fépoux qui périt dans la catastrophe du « Lutin », à Bizerte. Mme Callot vient de subir une grave opération chirurgicale et est en traitement à Paris.

L'officier en second du « Pluviôse », l'enseigne de vaisseau Engel, est Alsacien et n'a pas trente ans ; il n'est à bord que depuis le 1er avril dernier. Lui aussi est considéré comme un excellent officier, et ses notes élogieuses lui avaient valu d'être inscrit à la fin de l'année dernière, au tableau d'avancement.

L'enseigne de vaisseau Engel est le neveu de M. Andrieux, député des Basses-Alpes, ancien préfet de police.

L'émotion à l'Etranger

Londres, 27 mai. — Tous les journaux *commentent en termes extrêmement* sympathiques la catastrophe du « Pluviôse ».

« La perte du « Pluviôse », écrit le « Times », est un désastre qui touchera irrésistiblement le cœur des hommes dans tous les pays ; mais aucune nation n'y compatira avec plus de force que la nation anglaise qui a payé un si lourd tribut à la mer ».

Le « Daily Telegraph » dit que le désastre est accablant mais serait certainement supporté avec courage.

Le « Standard » remarque que les sous-marins sont toujours exposés à des risques spéciaux. Cela n'empêche ni les officiers, ni les hommes, de s'offrir volontairement pour leur service. Le courage de la nation française ne le cède à aucun titre, nul ne le sait mieux que l'Angleterre.

Berlin, 27 mai. — Le « Berliner Tageblatt » écrit :

« C'est avec un sentiment de profonde sympathie qu'en Allemagne, où le sentiment de ces sacrifices héroïques est si vivant, on jette un regard attristé sur le port de Calais. Chacun sent monter aux lèvres ce mot de l'empereur Guillaume Ier à la vue des charges héroïques de la cavalerie française à Sedan : « Ah ! les braves gens ! »

(Lire la Suite en Dernière Heure)

FEUILLETON DU 28 MAI. — N. 109

LE BORGNE NOIR DE FIVES

VINGT ANS D'AVENTURES POLICIERES

par Alex WILL

et X..., *ancien inspecteur de la Sûreté de Lille*

Me Coche avait su capter la confiance de ce vieillard, à qui il rendait des services de toutes natures.

Il veillait sur ses intérêts et faisait fructifier le capital d'environ cent cinquante mille francs du vieux rentier.

Moins confiant, cependant, que les autres clients de l'homme d'affaires, M. Lepont gardait ses titres et valeurs chez lui.

Me Coche lui était encore utile en lui procurant des servantes de mœurs faciles, qui égayaient les vieux jours du célibataire.

C'est le dossier de ce septuagénaire que Me Coche s'était fait apporter par son clerc et qu'il examinait dans son cabinet.

Tout en tournant les feuillets du dossier qui représentaient les achats de titres, leur liste, les opérations d'argent faites au nom du rentier, Me Coche, monologuait intérieurement :

« Il n'y a plus à hésiter. Il faut en arriver là !

« Je ne peux plus continuer à mener l'existence atroce qui me dévore et qui aurait bientôt fait de me livrer à la Camarde.

« Il faut à tout prix que je quitte Lille, que je fuie pour toujours ces lieux maudits et la vengeance du Maître, que je sens suspendue sur ma tête comme une épée de Damoclès.

« Partir ! Loin, très loin !

« Mais il faut de l'argent...

« Et il n'y en a plus.

« Tout est épuisé, les douze cent mille francs du baron ont absorbé toutes les réserves...

« A tout prix, il faut de l'argent !

« Sans cela, c'est la banqueroute, c'est la mort, c'est le supplice de la vengeance...

« Non ! non ! Coche, mon ami, il faut franchir le dernier fossé si tu ne veux y faire la culbute !

« Ça n'en fera qu'une de plus.

« Voyons. Nous disons donc Lepont : cent cinquante mille.

« C'est tout ce qui reste à se mettre sous la dent.

C'est la poire gardée pour la soif !

Mais elle ne va pas se laisser croquer facilement.

Tant pis pour le vieux. A soixante-dix ans, on doit laisser la place à d'autres.

Expédier le rentier, s'emparer de ses titres et filer, voilà le programme.

Cent cinquante mille francs, ce n'est pas le Pérou, mais ce sont des titres au porteur, c'est bon !

Ça m'empêchera toujours de crever de faim.

Au loin, je tâcherai de m'occuper, de refaire une vie meilleure, en oubliant le hideux cauchemar d'ici !

Ecrivons à cet excellent M. Lepont... »

Me Coche écrivit alors cette lettre :

« Mon cher Client,

« En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur et le plaisir de vous informer que j'ai trouvé une jeune et jolie servante qui fera, je n'en doute pas, excellemment votre affaire.

« Voulez-vous venir me voir aussi tôt que possible, vous irons voir ensemble cette petite beauté, dont vous aurez tout lieu, je crois, d'être satisfait.

« Il importe que vous ne perdiez point de temps, car elle pourrait être sollicitée d'autre part.

« Quand on a la chance de trouver une perle pareille, il faut se dépêcher de s'en emparer.

« Dans l'attente de vous voir d'ici peu, croyez-moi, mon cher client,

« Votre très respectueux et très dévoué serviteur,

« COCHE ».

« Si avec une pareille lettre l'imbécile n'accourt pas « illico », je veux bien être pendu, se dit Me Coche, en faisant toutefois la grimace à la vilaine image suscitée involontairement par sa dernière expression.

Allons, le sort en est jeté... »

Me Coche appela Jules-Césaire, à qui il donna l'ordre d'aller sur-le-champ porter cette lettre à M. Lepont, à Lambersart.

Quand le clerc fut parti, Me Coche retomba dans une profonde rêverie...

Il subissait ainsi depuis un mois des accès d'énervement, puis des crises d'abattement mélancolique.

S'il avait été en possession de son sang-froid, il eût agi dans l'affaire présente avec circonspection.

Mais en lui la peur dominait tout.

Il en était devenu l'esclave.

Cet homme était fait pour la ruse et non pour la lutte.

Dès qu'il s'était senti dépouillé de l'arme du Talisman, c'en avait été fini de lui. Il n'était plus que le prisonnier de sa peur et, comme l'hyène derrière les barreaux de sa cage, il cherchait avec affolement l'issue par où il s'échapperait.

L'issue, c'était pour lui le Crime.

Il s'y précipitait, tête baissée, avec l'aveuglement des désespérés qui abandonnent avec tout espoir, toute force et toute réflexion.

La lettre produisit l'effet attendu.

Le vieux rentier arriva le lendemain après-midi, cravaté de frais, sentant la pommade et trahissant le coiffeur.

M. Lepont était un petit homme aux yeux vifs. Il avait une redingote fleurie à la boutonnière et un chapeau de paille.

Me Coche ne portait pas la tenue solennelle que de coutume.

Il avait endossé un veston et mis un chapeau rond.

Les deux hommes partirent.

Le petit vieux, M. Lepont, avait le sourire aux lèvres. Mis en humeur par les alléchantes promesses de Coche, il ne se sentait plus de joie.

Un beau soleil rayonnait.

La nature était en fête, et pour rendre cette fête plus complète, Me Coche invita son compagnon à vider quelques verres le long de la route.

C'était à Haubourdin que Me Coche menait à tout hasard le vieillard guilleret.

En arrivant dans cette commune, les propos des deux hommes étaient extravagants.

Mais Me Coche seul s'en rendait compte,ayant vidé ses verres sous les tables...

Lorsque la nuit tomba, M. Lepont n'avait pas encore vu la petite servante annoncée, mais il avait bu tant et tant de verres qu'il l'avait oubliée.

A maintes reprises, il avait d'abord *questionné Me Coche à son sujet...*

« Elle va venir », avait répondu l'homme d'affaires.

Vers neuf heures du soir, le rentier, tout dépenaillé, les yeux perdus, suspendu au bras de Me Coche, s'en allait vers le Pont de Canteleu.

Les deux hommes suivirent un instant le canal.

Me Coche cherchait dans les poches du petit vieux son trousseau de clefs, son porte-monnaie...

La nuit enveloppait leurs deux silhouettes.

Tout à coup,celle du petit vieux se rapprocha de la berge, sous la poussée de l'autre.

Puis elle oscilla, elle sembla résister.

Sur l'herbe, on eut pu la voir glisser, descendre soudainement vers l'eau du canal sous un coup de tête...

Un floc-floc imperceptible.

Il n'y avait plus qu'une silhouette sur la route.

Celle de Me Coche.

Si quelqu'un se fût trouvé dans cet endroit désert, il eût pu voir Me Coche regarder l'eau un instant pour s'assurer qu'elle gardait bien son cadavre, puis écouter si aux alentours nul pas n'avait retenti, puis courir et courir dans la nuit pour fuir le lieu du crime...

Mais de derrière un petit mur une tête apparut.

(A suivre)