

à préserver la maison de M. Horne et deux magasins pleins de marchandises. L'un de ces magasins qui avait déjà été gagné par les flammes n'a pu être sauvé qu'après des efforts inouïs; mais si le moindre vent s'était élevé, tout était perdu.

Le 30, à quatre heures de relevée, les travailleurs étant à bout de bras et de force, M. Labourt, maire de Doullens, qui depuis le matin suppléait à tout et dont le zèle est au-dessus de tout éloge, fit supplier le directeur de la maison centrale, de venir au secours désincendiés avec le plus d'hommes possible. Dix minutes après, vingt détenus partaient sous la conduite de nommé Flesselles, et sans gardiens. M. le directeur, dont l'énergie et la justice sont reconnues par les malheureux condamnés, n'avait eu qu'un seul mot à leur dire: J'ai confiance en vous, partez; dans un instant je vous rejoindrai. En effet, peu de temps après il arrivait lui-même sur le théâtre de l'incendie. Quel spectacle! Peut-on l'oublier jamais! De toute cette vaste usine, il ne restait que quelques pans de murs. La toiture et le premier étage avaient entièrement disparu et pour plus de 200,000 fr. de marchandises brûlaient sur une étendue de plus de 100 mètres. Quatre cheminées, hautes comme toutes les cheminées de fabrique, s'élevaient au milieu des flammes comme de gigantesques obélisques; quelques pauvres soldats exténués de fatigue pompaient encore. Il n'y avait plus que des curieux; aucun ne s'offrait pour travailler. Le matin il y avait eu quatre victimes, dont deux sont encore en danger. Personne enfin n'osait plus s'exposer. A l'arrivée des détenus, tout changea. Depuis cinq heures du soir jusqu'à onze heures, ils ont fait l'admiration des bons habitants de Doullens, réunis en foule autour de cet immense fournaise. Chacun suivait avec anxiété les mouvements de ces hommes dévoués. M. Horne ayant aperçu le directeur s'élança vers lui, en lui disant: O Monsieur, vos hommes sont des héros! Et nous-mêmes, témoins de cette scène touchante, nous avons ajouté: l'amour de son semblable n'est-ce pas déjà une expiation des fautes et un retour vers le bien?

Le lendemain, depuis six heures du matin jusqu'à cinq heures du soir, sans autres témoins qu'eux-mêmes et leur directeur, sans l'excitation de la foule qui encourage et exalte, ils ont, comme la veille, accompli les actes de la plus rare intrépidité et n'ont quitté le théâtre du sinistre qu'après avoir reçu l'assurance qu'il n'y avait plus à craindre un renouvellement d'incendie.

On ne sait trop ce qu'il faut le plus louer dans cette circonstance, ou de la puissance, du pouvoir bien rare exercé par M. le directeur de la maison centrale sur ces hommes que la société a condamnés à expier leurs fautes loin d'elle, ou du dévouement généreux et sans bornes de ces mêmes coupables qui ont compris spontanément qu'une occasion de se réhabiliter leur était offerte.

N'est-ce pas ici le cas de répéter ce qu'un respectable ecclésiastique, M. l'abbé Larroque, a dit des criminels en général, lui qui a passé une partie de sa vie au milieu d'eux, occupé à remplir une haute mission de moralisation: relevez la tête, mes frères infortunés, relevez-la vous qui avez le repentir dans le cœur; votre cruelle expiation peut vous inspirer le désir de bien faire; n'oubliez pas que le repentir conduit à l'amour du bien et qu'il atténue toutes les fautes.

Nous ne pouvons relater ces faits si consolants sans vous parler aussi de l'intrépide hardiesse de MM. le capitaine Person, le sergent Jolivet, du 67^e de ligne, et Demoulin, capitaine des pompiers. Ces hommes, qu'aucun danger n'arrêtaient, ont été sublimes et n'ont cessé de travailler depuis cinq heures du matin jusqu'à midi, avec un zèle qu'aucune expression ne saurait rendre.

Pour extrait. J. REBOUX.

— Le 4^e régiment de cuirassiers, en garnison à Sarreguemines, a donné, au bénéfice des inondés, une représentation dramatique dans laquelle les officiers et sous-officiers étaient acteurs et commissaires. Pendant les temps d'épreuves que nous traversons, toute l'armée, il faut le dire, rivalise de zèle et de bienfaisance; mais ce qui ajoute encore à l'intérêt de cette bonne œuvre, c'est la scène de générosité qui a eu lieu à propos d'une tombola composée de 100 lots. L'heureux propriétaire du gros lot qui consistait en un magnifique service de porcelaine, offert par M. X..., banquier, en a généreusement fait don à un riche amateur qui a, séance tenante, déclaré qu'il ajoutait 500 francs à la recette s'élevant déjà à la somme de 2,200 fr.

— Nous apprenons de bonne source que la construction du chemin de fer de Calais à Boulogne est décidément arrêtée en principe; elle sera faite par la compagnie du Nord. Il ne reste plus à régler que certaines conditions se rattachant à un chemin de fer de Rouen à Elbeuf.

(Journal de Calais).

— Le fait que nous allons citer s'est passé récemment à Yvetot.

Il y a quelque temps, un ouvrier de notre ville, le sieur Delœil et sa sœur la demoiselle Delœil, venaient de recevoir la petite part qui leur revenait par suite des dispositions testamentaires d'une de leurs parentes. Aussitôt ils vont trouver M. Acher, boulanger.

— Monsieur, lui dirent-ils, voulez-vous faire le compte de ce que nous devons? — Mais, répond M. Acher, je ne sache pas être le moins du monde votre créancier.

— Personnellement, non, fit l'ouvrier, mais notre père, autrefois, vous devait 600 fr. dont vous aviez bien voulu lui faire crédit dans des temps malheureux. A sa mort, il ne laissa presque rien: de sorte que vous n'avez jamais reçu sur cette dette que 200 fr.

— C'est vrai, continua M. Acher, mais encore une fois, cette dette, puisque vous l'appellez ainsi, vous est complètement étrangère.

— Ce qui regarde la mémoire de notre père nous est si peu étranger, ajouta l'ouvrier, que nous venons, ma sœur et moi, vous payer les 400 fr. qu'il vous redevait, et vous nous causez beaucoup de peine, si vous résistiez à la prière que nous vous adressons de dresser son compte et d'en recevoir le solde.

Quelques jours après, le compte fut en effet dressé et soldé.

(Abeille cauchoise.)

— Le *Courrier du Gard* nous apporte d'excellentes nouvelles de Beaucaire. — Dans quelques jours, ce grand marché européen sera ouvert et les nombreuses transactions vont commencer. Tous les travaux exécutés sont à la veille d'être terminés et les étrangers arrivent en très-grand nombre.

— Voici les détails que M. L. de Montgolfier adresse au *Cosmos* sur l'immense bateau à vapeur que la Compagnie anglaise de navigation orientale fait construire à Milwall, près de Londres, sur les chantiers de M. Scott Russell.

Ce bateau a 201 mètres de longueur sur le pont et 207 mètres de longueur de quille; sa largeur maximum est de 25 mètres, sa profondeur de 18 mètres, son tonnage de 22,000 tonnes. Ses murailles sont formées de deux parois en tôle de fer, distantes de 75 centimètres, et réunies par une multitude de petites cloisons transversales étanches; son intérieur est pareillement divisé en compartiments étanches par deux cloisons longitudinales et treize cloisons transversales; ce mode de construction, appelé cellulaire, a le double avantage d'augmenter la résistance de la coque et de localiser les voies d'eau qui pourraient survenir. Il recevra une puissante voilure, mais son principal moteur est un appareil à vapeur comprenant:

1. Dix chaudières tubulaires chauffées chacune par dix foyers; 2. deux énormes machines d'une force totale de 2,600 chevaux, mettant en mouvement deux roues à aubes ordinaires placées sur les côtés du navire, et une hélice située près de l'étambot. Avec cette force d'un cheval environ pour chaque tonne de jauge, on espère obtenir une vitesse au moins égale à celle des meilleurs transatlantiques anglo-américains. Les soutes pourront contenir 10,000 tonneaux de charbon, suffisant à une consommation d'environ 38 jours de 24 heures à toute vapeur, et à une traversée de 144 myriamètres par la seule action des machines; de sorte qu'avec le secours des voiles, le nouveau paquebot pourra probablement accomplir directement le voyage d'Angleterre en Australie, aller et retour, sans se détourner de sa route pour faire du charbon. La capacité disponible pourra loger 5,000 tonneaux de marchandises et 500 cabines pour passagers de première classe; le vaisseau pourra porter au besoin 10,000 hommes.

On peut se faire, sans quitter Paris, une idée des dimensions de ce colosse des mers, en le comparant à l'hôtel du Louvre, qu'il égale au moins en longueur, en largeur et en profondeur

VARIÉTÉS.

NOTES

Pour servir au classement d'une collection d'échantillons destinés au Musée industriel de Roubaix.

SUITE.— (Voir le numéro du 5 juillet.)

Vestes ou Gilets. — « Toutes vestes tissées en coton, or ou argent, cadrillées, fleuragées ou autres pourront être faites sur deux largeurs: la première de 25 pouces au rot, la seconde de 22 pouces 1/2 au rot. Il est accordé trois réseaux de grâce. Ainsi établi par ordonnance et règlement des bailli et échevins du bourg et marquis de Roubaix. Fait en conclave, la loi assemblée, le 28 août 1789. »

NOTA. On rencontre, dans la désignation des rots ou peignes chez nos anciens fabricants des termes que nous ne connaissons plus aujourd'hui. Nous les désignons par leur nombre de broches ou ponce, eux les désignant par le nombre de fils qu'ils devaient contenir sur une base invariable qui était l'aune de Lille (26 pouce ou 70 c.), en supposant, invariablement aussi, 3 fils en broches. Ainsi, pour telle étoffe, il fallait, disaient-ils, un 24 cents, un 28 cents, un 32 cents, c'est-à-dire un rot tel qu'avec 3 fils en broche, il contient 2,400, 2,800, 3,200 fils sur 70 c. Cela pouvait aller quand chaque étoffe était l'objet d'un règlement dont on ne pouvait s'écarter et qui fixait le nombre de fils que toutes chaînes devaient avoir; mais quand le fabricant n'eut plus d'autre règle à suivre que sa volonté, la fabrication devint plus variée, plus compliquée, et il fallut bien changer ces dénominations. Alors un calcul simple, mais approximatif et dont on se contenta, servit à convertir l'ancienne division des rots en celle qui nous sert aujourd'hui; à l'ancien compte 24 cents, on ajouta le quart de ce même nombre qui est 6 et l'on eut le 30 broches au pouce; au 28 cents, le quart qui est 7 et l'on eut le 35 broches; de même pour les autres nombres. Le 30 broches, sur 26 pouces et 3 fils en broches, donne 2,340 fils pour 2,400.

Le règlement que nous avons cité plus haut est la dernière entrave qu'on ait apportée à l'imagination et au génie des industriels Roubaisiens. Nos magistrats croyaient encore en limitant, comme ils le disaient, l'arbitrage du fabricant, éviter la ruine de la manufacture; mais

on subissait alors les conséquences du fatal traité de commerce négocié en 1786, par M. de Vergennes, traité qui diminuait de plus de 30 millions par an les bénéfices du commerce français, et contre lequel tant de réclamations s'élevaient élevées dans nos ports et dans nos manufactures. Bientôt le travail des fabriques cessa presque entièrement, et la misère vint fondre sur la classe laborieuse. Le *Moniteur* du 1^{er} décembre 1789, en même temps qu'il contient l'éloge du patriotisme des habitants, constate le chômage des métiers et les souffrances des nombreux ouvriers de Roubaix,

« Tous les habitants, hommes et femmes, de ce bourg viennent de signer un acte civique, par lequel ils s'engagent à ne plus s'habiller qu'avec des étoffes de France. Puisse ce bel exemple de patriotisme être imité dans toutes les provinces, dans tous les cantons du royaume! Une telle résolution ramènerait l'activité dans nos fabriques. »

« Avant le traité de commerce entre la France et l'Angleterre, il y avait à Roubaix et dans son district, 3,000 métiers en activité; aujourd'hui il est démontré, par l'aperçu que vient de faire le bureau de fabrique, qu'il n'y en a plus que 1,100. D'après cela, on peut juger de la misère extrême qu'éprouvent tant d'ouvriers, presque tous pères de famille ('). »

Cependant le grand drame de la Révolution allait s'accomplissant, et les affaires de nos manufacturiers étaient loin de s'améliorer. Industrie, commerce, fabriques, tout était anéanti.

LEURIDAN-TESTELIN.

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

MM. les filateurs sont souvent trompés sur la qualité de la matière employée pour la confection des Pots en tôle nécessaires à leur industrie

On leur livre généralement ces pots dans de mauvaises conditions et les agrafes en sont cassées; de là, impossibilité de résister à un long usage: c'est une perte inévitable.

Aujourd'hui, cet inconvénient a disparu tout-à-fait par suite des soins donnés à l'achat des matières en première qualité et grâce à l'active surveillance apportée à ce genre de travail par M. Leuillet qui dirige avec une habileté reconnue la *Fabrique des Pots en tôle*, à l'usage de MM. les filateurs.

27, rue de la Monnaie, à Lille.

Le 60^e volume des *Contemporains* donne la réponse de M. Eugène de Mircourt aux articles d'Alphonse Karr, publiés dans le *Siccle*. Ce volume contient la notice consacrée à M^{me} Anaïs Ségalas, une de nos muses de talent. VILLEMEN, GAVARNI, BERLIOZ, BEAUVALLET (de la Comédie-Française), M^{me} CLÉMENCE ROBERT, GUSTAVE PLANCHE, COUSIN, FALLOUX et MONTALEMBERT, sont sous presse. Pour la dernière fois on rappelle aux souscripteurs que la première série de cinquante volumes, seule, en raison de l'économie des frais de poste et du transport par les messageries, est expédiée contre un mandat de 25 fr., à l'adresse de M. Gustave Havard, éditeur des *Contemporains*, rue Guénégaud, 15, à Paris. On doit envoyer, pour la seconde série, un mandat de 30 fr. sur la poste.

KARMESES.

Comines. — Erquinghem sur la Lys — Fromelles. — Lesquin. — Saint-André (Lille) intramuros. — Saint-André, extramuros. — Vendeville.

(*) *Moniteur universel*, 1789; — Réimpression, 2^e vol., p. 274.

Pour tous les articles non signés, J. REBOUX.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE LA NAVIGATION A VAPEUR.

PAQUEBOTS A VAPEUR

DE

CALAIS à LONDRES et de LONDRES à CALAIS

EN HUIT HEURES, traversée de la mer, deux heures et demie.

Le TRITON et le SIR E. BANKS prennent des marchandises au tonneau de poids et à des prix fort réduits. Ces navires, d'une marche supérieure, sont pourvus de salons pour les dames et de femmes de chambre pour les servir.

On peut se procurer à bord des rafraîchissements de toute espèce. Les voitures, chevaux et le bagage (sur lesquels on ne paie aucun droit comme marchandise), appartenant aux passagers, sont débarqués à Londres, sur le quai de la Douane, sans frais, dimanche compris.

Pour éviter toute erreur ou perte, il est expressément recommandé aux passagers de mettre leurs noms et adresses sur chaque objet faisant partie de leur bagage, attendu que la Compagnie ne peut être responsable des dommages ou pertes de bagages. Il est accordé à chaque passager 50 kilogrammes pesant, le fret de l'excédant est d'un shelling par pied cube.

S'adresser, pour plus amples renseignements :

A CALAIS, pour les passagers, à M. SPIERS, office des Paquebots à vapeur, sur la Place; et pour les marchandises, à M. Ch. DE RHEIMS et G.-F. SPIERS, Courtiers maritimes, rue de la Poissonnerie.

A LONDRES, au bureau de la Compagnie Générale, rue des Lombards, 71, Regent Circus, 37, et Charing Cross, 61.

A PARIS, au bureau de la Compagnie Générale, 13, rue de la Paix. M. F. SPIERS, agent.

Le voyage entre Calais et Paris se fait maintenant, par le chemin de fer du Nord, en SIX heures. Par le chemin de fer du Nord, les voyageurs peuvent communiquer par Lille avec le nord et l'est de la France, toute la Belgique et les provinces rhénanes; par Paris, avec le midi de la France, l'Italie, etc.

Il résulte du tableau ci-après qu'en prenant la voie de la Tamise, on trouve par voyageur une économie de 18 fr. 75 c. pour la 1^{re} classe, et de 12 fr. 50 c. pour la 2^e.

De CALAIS à LONDRES par Douvres :

PREMIÈRE CLASSE.			DEUXIÈME CLASSE.								
	l.	s. d.		l.	s. d.						
Par Douvres	1	9	0	Par Douvres	1	0	0				
Par la Tamise	0	14	0	Par la Tamise	0	10	0				
Economie	F. 18	75	0	15	0	Economie	F. 12	50	0	10	0