

par l'Etat qui se perd depuis le commencement de l'expédition de Chine.

Le Précurseur d'Anvers annonce qu'un steamer hollandais, non inconnu, faisant un tram de plaisir de Rotterdam sur Zwooll ou Westrepelle, a sombré mardi soir aux environs de Moerdyk. Tout l'équipage et les passagers ont péri. On évalue le total à environ 80.

Un accident, dont les conséquences pouvaient être désastreuses, est arrivé mercredi dernier, dans la soirée, à l'embarcadère du grand chemin de fer du Nord, situé à King's Cross, à Londres.

Un convoi composé de 35 voitures remplies de voyageurs, à l'exception de 2 wagons de bagage, et revenant d'une excursion à Liverpool, Manchester, Sheffield, Huddersfield, et autres grandes villes septentrionales de l'Angleterre, est entré dans la gare avec la rapidité de la foudre. Par une cause encore ignorée, le train, loin de ralentir sa marche à l'approche de la station, avait redoublé de vitesse, et il s'est précipité vers l'extrémité de la gare où la machine est tombée d'une hauteur d'environ 6 à 7 pieds, entraînant avec elle le tender, les wagons à bagage, et une ou deux voitures.

A cette extrémité se trouve un plan incliné sur lequel continuèrent à rouler, avec une vitesse prodigieuse, les wagons détachés qui, après avoir passé sous la tour de l'Horloge et traversé le vieux chemin de Saint-Pancras, se précipitèrent sur les murs de clôture des ateliers du métropolitain Railway, qu'ils traversèrent, et après lesquels ils furent heureusement arrêtés par des amas considérables de terre provenant du creusement d'un tunnel.

Par un véritable miracle, le mécanicien conducteur, nommé Thomas Annis, resté ferme à son poste, n'a pas reçu la moindre blessure quoique la machine et le tender aient été brisés en mille morceaux. Le chauffeur, Church, est sauté à terre et n'a pas même reçu de contusions. Chose incroyable, personne n'a péri dans cette terrible circonstance, et les blessés, au nombre de quatorze environ, ont presque tous pu regagner leur domicile respectif.

A la première nouvelle de l'accident une foule considérable s'était précipitée vers la gare, où il n'a pas fallu moins de 150 hommes de police pour maintenir l'ordre.

Voici, sur le tremblement de terre du 22 avril, qui épouvanta la ville de Lima, quelques détails intéressants.

La catastrophe, dont la durée et l'intensité dépassaient la violence de celle de 1828, s'est fait sentir non-seulement dans la capitale du Pérou, mais aussi dans toutes les villes de la côte occidentale. La température était brûlante; vers deux heures, on se sentit tout à coup emporté de l'est à l'ouest. Le ciel devenu orageux, le vent s'éleva de la mer et souleva un nuage de poussière si intense, que toute la population effrayée, qui s'était précipitée hors des maisons, se trouva littéralement enveloppée comme par un linceul.

Le sol paraissait s'enfoncer au milieu du bruit du tonnerre et du fracas de l'océan; par instants hommes, femmes, enfants, maîtres, esclaves, chacun se couchait comme pour se cramponner au seul appui que l'ébranlement général pouvait laisser. Il se passa cinquante secondes d'indicibles tortures.

Le lendemain, une seconde secousse se manifesta à six heures 45 minutes et fit deux ou trois victimes. Un grand nombre de Liméniens étaient aux bains de mer de Chossillos. Là, même secousse, même durée d'oscillation, même effroi. Un grand nombre de baigneurs surpris au pied de la falaise qui forme comme un abri de la baie, furent atteints et blessés plus ou moins grièvement par des fragments de rochers; deux furent tués. Des frémissements sourds, des bruits souterrains continuèrent à entretenir la terreur dans les cœurs, après que les deux secousses eurent cessé.

A Lima, on a promené solennellement l'image miraculeuse du Christ au milieu d'un concours de plus de dix mille personnes.

Non loin de la capitale s'est ouverte une crevasse, sur une longueur d'un mille et d'une profondeur inconnue. Le 22 et le 23, on n'a eu aucun naufrage à enregistrer, bien que les flots s'élevassent en montagnes mouvantes.

Le Courrier des Etats-Unis du 12 mai rapporte ainsi la fin tragique d'un aéronaute nommé Augustus Connor, qui exécutait une ascension à New-York, en présence d'un grand nombre de spectateurs réunis au Palace-Garden, dans un ballon appelé Vénus.

Le Vénus n'était pas encore entièrement gonflé lorsqu'il se déclara une longue déchirure dans un des lés de l'étoffe. L'aéronaute répara le dommage à la hâte, faisant remarquer aux personnes qui lui demandaient s'il n'y avait aucun danger, que cette reprise pouvait se

reouvrir à la vérité, mais qu'il ne remettrait pas l'ascension à un autre jour pour une pareille bagatelle.

Cette éventualité n'était pas, d'ailleurs, la seule qui rendit le voyage périlleux. Le vent gonflait avec une telle force, que cinq hommes vigoureux avaient peine à contenir le ballon; mais en dépit de toutes les représentations de ses amis, M. Connor s'obstina à faire son voyage.

Après avoir serré la main à sa jeune femme, il s'élança hardiment dans sa petite nacelle et cria aux hommes des cordes les mots sacramentels: Là-haut tout!

A peine l'aérostat s'est-il élevé à quelques pieds du sol, qu'une violente rafale s'empara de lui et le jeta contre le mur de la salle des concerts. L'aéronaute eut été brisé en ce moment si la nacelle qui le renfermait n'avait passé à travers une fenêtre: malheureusement pour lui, il n'est pas resté longtemps dans cet asile.

La nacelle, emportée une seconde fois, s'est accrochée au bord de la toiture, dont elle a enlevé une partie, pour être, de là, lancée avec force contre une grande lanterne placée au milieu du toit. Là, le ballon, complètement crevé, s'est aplati.

Les personnes restées dans le jardin n'avaient été témoins que du premier accident de cette ascension dramatique, et s'attendaient à retrouver M. Connor en pièces; les hommes couraient à sa recherche, les femmes poussaient des cris d'effroi, et M^{me} Connor s'était évanouie à la vue du premier danger.

Des agents de police ont été les premiers à relever dans une cour voisine les lambeaux du ballon; la nacelle était restée sur le toit de la salle des concerts, et lorsqu'on s'en est approché, on a trouvé le malheureux aéronaute sans connaissance, bien qu'on n'ait pu découvrir que cinq ou six contusions insignifiantes sur sa poitrine, son visage et le derrière de la tête.

Il avait dû éprouver de terribles lésions intestinales, car, malgré les soins les plus prompts, il n'a pas repris connaissance, et a expiré vers onze heures du soir.

Pour tous les articles non signés, J. Rebourg.

KERMESSES.

Dimanche 10 juin.

Baucamps, Faches, Lille (procession).

EN VENTE CHEZ J. REBOUX

20, Rue Neuve, Roubaix :

LOI

SUR L'ORGANISATION MUNICIPALE

(PROMULGUÉE LE 9 MAI 1855).

En vente au bureau de ce journal,

INDICATEUR

DES

TRAINS DU CHEMIN DE FER DU NORD

Prix : 15 centimes.

ANNONCES

MAISON

FLIPO-MEURISSE

rue de la Fosse-aux-Chênes, 30

ROUBAIX.

MAGASIN DE PAPIERS PEINTS

& DE MIROITERIE.

Grand assortiment de PAPIERS depuis 20 c jusqu'à 20 fr. le rouleau.

BORDURE à 4 fr. le rouleau pour les petits papiers.

GLACES ETAMÉES de toutes dimensions, à 40 pour 100 de rabais, à cause de la baisse survenue en manufacture.

PETITS MIROIRS encadrés, prix modérés.

BAGUETTES en or et en bois, pour tentures.

MOULURES en or et en bois, pour cadres. (1941)

DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES -- BUREAU DE ROUBAIX

ORDRE DU SERVICE

Table with columns: DÉSIGNATION DES ROUTES, DÉPART des courriers (CLOTURE, DERNIÈRES LEVÉES), DISTRIBUTION des correspondances (SORTIE des facteurs de ville, SORTIE des facteurs de banlieue, DÉPART des facteurs ruraux). Includes routes like Lille to Calais, Tourcoing, Lannoy, and Mouscron.

CHEMIN DE FER DU NORD -- JUNI 1860

Table with columns: DE LILLE A MOUSCRON, DE MOUSCRON A LILLE, DE ROUBAIX A PARIS, DE PARIS A ROUBAIX. Lists departure and arrival times for various stations.