Trente-deuxième Année. — N° 39 UN NUMÉRO : 15 CENTIMES. MARDI 8 FÉVRIER 1887

JOURNAL DE ROUBAIX

PRIX DE L'ABONNEMENT : Roubaix-Tourcoing : Trois mois, 13 fr. 50. — Six mois, 26 fr. — Un an, 50 francs. — Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne : Trois mois, 15 francs. — La France et l'Etranger, les frais de poste en sus.
Le prix des abonnements est payable d'avance. — Tout abonnement continue jusqu'à réception d'avis contraire.

BUREAUX : A ROUBAIX, RUE NEUVE, 17 | A TOURCOING, RUE DES POUTRAINS, 42
Directeur : ALFRED REBOUX
AGENCE SPÉCIALE A PARIS : Rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

ABONNEMENTS ET ANNONCES : Rue Neuve, 17, à Roubaix. — A Lille, rue du Curé-Saint-Etienne, 9 bis. — A Paris, chez MM. HAVAS, LAFFITE et C°, place de la Bourse, 8, et rue Notre-Dame-des-Victoires, 34, à Bruxelles, à l'OFFICE DE PUBLICITÉ.

ROUBAIX, LE 7 FÉVRIER 1887

LES JOUEURS A LA BOURSE

Les soubresauts que vient d'éprouver la Bourse ont naturellement appelé l'attention sur le jeu et les joueurs.

Les mauvaises nouvelles, celles qui annoncent des calamités publiques, sont accueillies avec joie par une certaine catégorie de joueurs à la Bourse : les baissiers. Ils ont vendu un titre de rente qu'ils n'avaient pas, en promettant de le livrer à l'acheteur à la fin du mois. Ils n'ont qu'un seul espoir et qu'un seul désir, celui qu'une dépêche inquiétante vienne troubler l'opinion publique et provoquer la baisse. Ils achèteront à bas prix alors ce qu'ils avaient vendu cher, et, à la fin du mois, ils n'auront qu'à toucher un bénéfice. On cite le nom d'un gros financier qui a touché, comme règlement du mois de janvier, la somme de *vingt-un millions*.

Bien souvent, les baissiers, ne voyant pas venir la mauvaise nouvelle qui leur serait nécessaire, l'inventent et se font adresser de Berlin ou d'ailleurs, des dépêches alarmantes. C'est de cette façon que s'encaissent les plus gros bénéfices.

Une question se pose :

Qui est-ce qui perd? Le seul fait qu'une personne encaisse vingt milions, implique la perte d'une somme équivalente. On dira que les perdants sont les autres gros spéculateurs.

Ce n'est pas tout à fait exact. Si, à la fin d'une année, on pouvait réunir les bilans de tous les joueurs importants, on verrait que le total général de leurs opérations se chiffre par un bénéfice. On citera bien, une fois par hasard, une grosse fortune engloutie, mais le plus souvent, cette grosse fortune aura été gagnée à la Bourse. On peut donc affirmer qu'à la Bourse, les grands joueurs gagnent toujours.

La conséquence immédiate de cette constatation est que les petits spéculateurs perdent toujours.

Et cela saillirait à condamner le jeu à la Bourse, c'est-à-dire les opérations à terme. Lorsqu'un banquier achète, ou vend de la rente, il n'a *jamais* l'intention de prendre livraison, de « lever » les titres achetés ni de « livrer » les valeurs vendues. Il ne poursuit qu'un but : encaisser une différence. Cela est une vérité absolue. Aucune fortune ne serait capable de payer les titres qui sont achetés dans une seule séance de Bourse, de même que le nombre des titres vendus dépasse le plus souvent le nombre des titres émis.

C'est donc le jeu et rien que le jeu, que poursuivent l'acheteur et le vendeur à terme. On ne comprend pas, dès lors, pourquoi la loi, qui interdit les jeux de hasard, tolère le gigantesque tripot qui s'élève à Paris, entre la rue Vivienne et la rue Richelieu. La Bourse n'aurait raison d'être qu'autant qu'on ne s'y occuperait que d'opérations au comptant.

Les bénéfices des joueurs sont payés par l'épargne. Ce sont les pièces de cent sous, péniblement gagnées, lentement amassées dans les bas de laine, qui arrivent à former les gains énormes encaissés par les barons de la finance

La spéculation a donc pour effet de détruire l'épargne, c'est-à-dire la richesse réalisée d'un pays.

Les gens qui abandonnent ainsi leurs économies aux gros spéculateurs peuvent se diviser en deux classes : les malins et les naïfs.

Les malins sont ceux qui fournissent la plus grande somme d'argent. Ils se recrutent parmi les rentiers, les industriels, les commerçants, et souvent aussi dans une classe moins aisée.

Le malin a été séduit par les histoires de bénéfices extraordinaires qu'on lui a racontées. Il suit longtemps les cours de la Bourse, constate les différences et se dit, bien des fois, avant de jouer : « Tout de même! si j'avais acheté il y a huit jours et vendu aujourd'hui, je gagnerais tant. » Ensuite, le malin fait une petite opération au comptant. Si elle réussit, il est perdu, car il regrettera de n'avoir agi que sur deux, trois ou dix litres, tandis que la même somme aurait pu lui servir de couverture pour une opération à terme.

Il s'engage, timidement d'abord, puis avec plus d'audace. Il achète des primes, toujours abandonnées, ou du « ferme, » et comme il ne veut revendre qu'avec bénéfice, il attend et paye ses différences jusqu'au jour où, trouvant ses pertes trop fortes, il se décide à vendre. Il est à remarquer que les petits spéculateurs achètent toujours en hausse et vendent toujours en baisse. C'est le contraire qu'il faudrait faire.

Les naïfs sont les ignorants de choses de la Bourse. C'est un prospectus qui va les trouver à domicile. Il s'agit des chemins de fer du Honduras ou des mines de Gruyère. Les dividendes promis sont de 40,50 et même 100 0/0. L'affaire est superbe, il n'y en aura pas pour tout le monde. Les mandats postes affluent avec les billets de banque. Six mois après, les actions de cinq cents francs valent quarante sous et le comité d'administration fait un appel de fonds de 62 fr. 50. Autant d'argent perdu pour le petit capitaliste et de gagné pour les gros spéculateurs à la baisse

Les uns et les autres, malins et naïfs, sont victimes de la même erreur de raisonnement. Ils croient qu'il existe des combinaisons honnêtes et sûres, capables de donner à l'argent un intérêt de 50 0/0.

L'argent est une marchandise, ou, si l'on veut, un outil. Le prix de location de cet outil s'appelle intérêt, il est fixé à 3, 4 ou 5 0/0, et, d'après la loi, ne peut dépasser six. Comment donc expliquer que certains offrent de payer 40 ou 50 ?

Si un locataire venait trouver un propriétaire en lui disant : « Monsieur, le prix de location des immeubles est de tant, louez-moi le vôtre et je vous paierai dix fois plus , » le propriétaire, mis en défiance, refuserait, trouvant le « preneur » trop généreux, et il penserait avec raison que s'il offre une si forte somme, c'est qu'il n'a pas l'intention de la payer.

Mais si, au lieu de l'immeuble, on vient demander des capitaux à ce même propriétaire, avec les mêmes promesses exagérées, il confiera ses économies... qu'il ne reverra plus, généralement.

Si chacun réfléchissait que tout gain en disproportion avec l'effort qu'il a coûté est immoral, qu'un intérêt équivalent à la moitié du capital est aléatoire, il y aurait beaucoup moins de pertes d'argent pour les particuliers, et aussi moins d'énormes bénéfices pour les gros spéculateurs.

Mais aujourd'hui, on veut arriver à l'aisance *en quelques années*, on veut « se retirer » à trente ans, et il arrive souvent à celui qui veut courir trop vite de tomber en route, aussi il n'est pas rare de voirse ruiner complètement ceux qui cherchent l'accroissement de leur fortune dans la spéculation.

En matière d'argent surtout, il faut méditer la fable du lièvre et de la tortue.

LA SITUATION

Londres, 6 février. — La nouvelle de beaucoup la plus importante aujourd'hui, si elle est vraie dans toute son étendue, c'est l'intention attribuée à la Russie de conclure avec l'Allemagne un traité d'après lequel, si la Russie s'engage à ne point attaquer l'Allemagne dans le cas d'une guerre franco-allemande, l'Allemagne de son côté, s'engagerait à rester neutre dans le cas d'une guerre austro-russe.

Cette nouvelle que quelques-uns considèrent comme vraisemblable, à cause d'un article paru hier dans la *Gazette de Moscou*, sonne d'une manière singulièrement désagréable aux oreilles anglaises, et va soulever ici un tollé général.

Berlin, 6 janvier. — La *Gazette de l'Allemagne du Nord* dit que le prince impérial au bal de la cour, n'a pas prononcé les paroles qui ont été rapportées par les journaux.

Vienne, 6 février, 8 h. 30. — L'interpellation du député Mauthner sur la situation extérieure a été discutée hier à la Chambre des députés autrichienne. M. Ziemilkalkowski, ministre sans portefeuille, a déclaré que les relations de l'Autriche avec les puissances étrangères étaient très satisfaisantes et que rien dans ces derniers temps n'avait modifié ces bons rapports ; que, malgre la certitude et la gravité de la situation politique générale en Europe, le gouvernement avait le ferme espoir que la paix serait maintenue ; que cet espoir avait été exprimé à plusieurs reprises par tous les gouvernements et aussi par celui de l'Autriche-Hongrie.

M. Ziemilkalkowski a ajouté que, si le gouvernement autrichien avait pris certaines mesures militaires, il ne fallait pas y voir un symptôme belliqueux, mais une simple précaution pour conserver à l'armée autrichienne sa puissance militaire.

Berlin, 6 février. — La *Germania* a pu se procurer aujourd'hui le tableau officiel de l'exportation des chevaux au mois de décembre dernier. Il en résulte que l'importation a dépassé de beaucoup l'exportation en décembre 1886, comme dans les années précédentes.

En effet, l'exportation a été de 1,117 chevaux; l'importation, au contraire, de 3,731. Et le fait signalé pour le mois de décembre a été constant pendant toute la durée de l'année. En 1886, l'Allemagne n'a exporté que 14,030 chevaux, et elle en a importé 72,748.

En ce qui concerne la France en particulier, la proportion est la même : l'Allemagne a exporté en France, en décembre dernier, 53 chevaux; elle a importé, au contraire, 281 chevaux venant de France. Dans tout le cours de l'année 1886, l'Allemagne a tiré de la France 6,113 chevaux; elle n'en a livré à la France que 1,137.

LES OUVRIERS DES CHEMINS DE FER

Au cours de la discussion du budget, un député du Nord, M. Le Gavrian a fait une motion qui lui vaudra la reconnaissance des employés de nos chemins de fer. Voici le discours qu'il a prononcé samedi :

M. LE GAVRIAN. — Messieurs, le chapitre 3 *bis* du budget des chemins de fer de l'Etat est de 76,000 francs.

Il est destiné à servir en partie, à indemniser pendant l'année 1887 des agents licenciés à la suite de la réorganisation de l'administration centrale.

Le rapporteur admet que ces indemnités n'atteindront pas le chiffre de 76,000 fr. prévus à ce chapitre, et il stipule nettement que les économies que l'administration peut et doit faire sur ce chapitre, seront reversés au Trésor.

Je viens, messieurs, vous demander de ne pas les reverser au Trésor, et de leur attribuer, jusqu'à concurrence de 25,000 francs, une autre destination.

Le chapitre 3*bis* serait ainsi libellé :

Chap. 3 *bis*.— Indemnité	51.000
Chap. 3 *ter*.— Frais de mises au concours et d'essais de systèmes automoteurs de couplage des wagons	25.000
	76.000

Je vous propose, en effet, messieurs, de faire mettre au concours, par les soins de M. le ministre des travaux publics, sur le réseau des chemins de fer de l'Etat, la solution, déjà presque atteinte par divers inventeurs, du couplage automatique des wagons. Et j'attire l'attention de la Chambre sur cette importante question.

Vous savez que la formation de chaque train, sur tous les chemins de fer du monde, exige l'accouplement ou la disjonction de wagons entre eux, ou bien de la locomotive avec les wagons : c'est une opération courante, mais dangereuse, dont vous êtes constamment les témoins inquiets et attristés dans tous vos voyages. (Très bien! très bien!)

Un homme, un ouvrier, souvent père de famille, s'adosse au train immobile, se place entre les tampons, attent le refoulement de l'autre partie du train qui vient le serrer entre les deux véhicules, reçoit le choc plus ou moins violent de la masse en mouvement contre la masse arrêtée, accroche alors les chaînes, serre le tendeur, ajuste les tubes des freins, puis rampe sous le wagon, entre les roues, et sort enfin de cette position périlleuse, pour recommencer un instant après une nouvelle manœuvre semblable sur un autre train.

Il suffit, de la part de l'ouvrier, d'une seconde d'inattention pour se trouver pris entre les tampons au moment du choc. Il suffit de la part du mécanicien qui conduit la machine, sans voir le train immobile qui est derrière lui, d'une erreur de doigté pour refouler un peu trop violemment, pourre pas fermer assez tôt son régulateur d'admission de vapeur. Il suffit même de la plus légère fuite de vapeur, dans le tube qui la conduit de la chaudière aux cylindres, pour que la locomotive arrêtée, reprenne un léger mouvement. Dans tous les cas, le malheureux accrocheur est tamponné, ou bien renversé sur la voie, c'est-à-dire écrasé ou mutilé horriblement. (Mouvement).

Aucun de ces hommes, en venant prendre son travail le matin, n'est sûr de rentrer vivant chez lui le soir ; les conditions mêmes de son travail présentent un danger mortel de tous les instants.

Aussi le nombre des victimes est effrayant. Je n'ai pas pu me procurer la statistique des tués et blessés en France, parce que les compagnies de chemins de fer ont soin de ne pas indiquer d'une manière spéciale les victimes de la manœuvre d'accrochage.

Mais j'ai une statistique officielle de Belgique, publiée en 1876, qui donne les chiffres suivants :

Pour les seuls chemins de fer de l'Etat : 59 agents tués, 166 agents blessés, 102 hommes d'équipe tués ou blessés; ensemble, 327 hommes tués ou blessés, rien qu'en passant entre ou sous les tampons des wagons, pour aller mettre en place les engins d'accrochage des voitures entre elles, et cela, pour 50.000 wagons seulement.

En France, ou les chemins de fer emploient plus de 250.000 wagons, il faudrait quintupler ce chiffre, ce qui donnerait par année un total de 1,600 hommes tués ou blessés dans ces manœuvres.

En Angleterre, rien que dans l'année 1884,
134 hommes ont été tués,
et 1 305 blessés dans ces manœuvres.

Ensemble. 1.439.

Et pendant les sept dernières années, en Angleterre : 1,081 hommes ont été tués et 9.256 blessés.

En voyant de tels chiffres, on se demande avec effroi ce qui se passe en France. Le nombre des ouvriers tués ou blessés ainsi n'y est certainement pas inférieur à celui de l'Angleterre, c'est-à-dire plus de 10.000 hommes en sept ans ! (Mouvements divers.)

Il suffit de citer de tels faits et de tels chiffres pour émouvoir la Chambre et le ministre des travaux publics. Il y a une nécessité absolue d'humanité, de philanthropie, à défendre toute une catégorie de citoyens français, non seulement contre de tels dangers, mais encore contre l'angoisse horrible et continuelle d'une telle profession.

En mars 1886, il s'est tenu à Leicester un congrès des employés de chemin de fer, où les chiffres que j'indiquais tout à l'heure ont été cités.

Le congrès a décidé qu'un prix de 500 liv. sterling (12,500 fr.) serait donné à l'inventeur qui proposerait le meilleur système de couplage.

La solution du problème est-elle donc impossible? Non pas. Il est facile de manœuvrer latéralement, hors de la voie, les chaînes et appareils de couplage demanière à éviter tout danger. Il y a eu des essais très heureux à cet égard : il existe des appareils simples et peu coûteux permettant l'accouplement automatique des wagons. S'ils n'ont pas encore réalisé la perfection absolue, cela tient aux résistances invincibles que rencontrent les inventeurs de la part des compagnies de chemins de fer.

Je ne veux pas dire ici, à la tribune française, que les compagnies de chemins de fer manquent d'humanité; mais, entin elles ne prennent comme ouvriers d'accrochage que des hommes d'équipe, de passage; elles ne les considèrent pas comme employés commissionnés.

Elles ne se croient pas responsables des accidents, puisqu'ils sont absolument inhérents à la nature du travail accepté par l'ouvrier.

Elles payent aux victimes un secours modeste une fois donné, et elles les remplacent.

Les propositions de couplage automatique qu'on leur fait ne sont pas systématiquement repoussées sans doute. Mais elles vont dormir dans les cartons. Ce n'est jamais assez parfait. On obtient difficilement de les faire essayer. Les essais s'étiennent; quand ils ont lieu, entre deux wagons seulement, jamais sur un train entier. (Très bien ! très bien!)

Pensez donc ! Si l'essai allait réussir et être imposé par le ministre ! Ce serait 250,000 wagons à transformer. Il y a donc une résistance inconsciente mais absolument invincible jusqu'à présent.

Eh bien, il appartient au directeur général ou à M. l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, poussé dans cette voie par la Chambre et incité par M. le ministre des travaux publics, de faire ce que les compagnies n'ont pas pu ou voulu faire encore : il faut mettre le problème au concours. Il faut aussi les chemins de fer de l'Etat se prêtent aux applications, aux essais d'accouplement mécanique des wagons ; que, loin de repousser les inventeurs ils les favorisent; qu'après concours, les meilleurs systèmes soient choisis et expérimentés, appliqués de suite et avec bienveillance, non pas sur quelques wagons seulement, mais sur des trains complets.

Cela coûtera peu de chose. Les constructeurs ne seront pas exigeants. Néanmoins, il faut prévoir un crédit. C'est pourquoi je demande la modification du chapitre 3 *bis* et l'affectation de 25.000 fr. pris sur ce chapitre à l'œuvre nécessaire, indispensable d'humanité que je viens d'indiquer. (Très bien ! très bien!)

Les chemins de fer de l'Etat coûtent cher au budget. Mais ils ont été présentés comme devant réaliser toutes les expériences, toutes les améliorations industrielles et scientifiques modernes, en vue de servir d'exemple et de modèle aux autres compagnies de chemins de fer.

Eh bien ! voici une occasion : saisissez-la. Favorisez sur votre réseau cette étude et cette expérience.

Elle y réussira certainement, si vous le voulez bien, si vous n'y mettez ni négligence, ni parti pris. Ne considérez que le but. Vous l'atteindrez avec l'aide de tous les inventeurs, trop repoussés jusqu'ici par la mauvaise volonté des autres administrations. (Très bien ! très bien.)

Quand vous l'aurez atteint, ce but, vous l'imposerez à tous les chemins de fer de France, comme vous leur avez imposé le frein automoteur.

Et ce jour-là, vous aurez soustrait plus de 20,000 ouvriers à un danger permanent de mort et vous aurez sauvé la vie ou la mutilation à 1,600 ouvriers français chaque année. (Vifs applaudissements à droite).

En répondant à M. Le Gavrian, le rapporteur a proposé de maintenir le chapitre à 76.000 fr., et de dire que le reliquat non employé, au lieu d'être consacré à des expériences spéciales d'accrochage, sera maintenu et servira à faire des expériences générales pour le service technique.

M. le ministre des travaux publics accepte au nom du gouvernement la proposition de la commission.

M. Le Gavrian a répliqué :

Messieurs, en présentant mon amendement, je n'ai jamais eu la pensée de restreindre le moins du monde les indemnités qui pourront être allouées aux employés licenciés de l'administration centrale. J'approuve le crédit prévu au chapitre 3*bis* ainsi que l'usage auquel il est destiné. J'avais cru pouvoir vous demander de prélever sur ce chapitre une somme de 25.000 fr., parce que, dans le rapport de l'honorable M. Prevet, j'avais vu qu'une grande partie de cette indemnité de 76,000 fr. pouvait et devait être économisée par l'administration et qu'elle serait reversée au Trésor.

Partisan plus que qui que ce soit d'économies en matière de finances... (Interruption au centre), j'ai pensé pouvoir utiliser les économies ainsi prévues par M. le rapporteur pour les employer au but que je vous ai indiqué tout à l'heure. (Très bien ! très bien ! à droite).

Si les 76,000 fr. du chapitre 3 *bis* sont indispensables pour accorder les indemnités que vous avez en vue, j'insiste pour que, après l'adoption du chapitre 3 *bis*, vous votiez mon amendement sous le titre de chapitre 3 *ter*, et que vous appliquiez une somme spéciale de 25.000 fr., non pas à une série d'expériences variées et distinctes, mais à une expérience formelle des systèmes de couplage automatique des wagons, afin de chercher, dans la mesure du possible, à épargner la vie, ou des blessures et des mutilations à 1,600 ouvriers français par an. (Très bien! très bien ! à droite).

La majorité de gauche, presque tout entière, inféodée aux grandes compagnies, a naturellement rejeté la motion si démocratique de M. Le Gavrian.

UN CERCUEIL BRISÉ

L'administration des Pompes funèbres jouit, à Paris et dans certaines communes environnantes, d'un monopole dont les abus doivent faire réfléchir les villes de province qui voudraient installer chez elles quelque chose de ce genre.

Le fait suivant, qui vient de se passer à Choisy-le-Roi, prouve une fois de plus, à quel point ces monopoles sont choses nuisibles au bien de tous.

Un habitant de Choisy-le-Roi, M. M., ayant perdu son père, choisit un cercueil en chêne chez l'ordonnateur des pompes funèbres.

Le cercueil fut livré à l'heure dite, et, sous le contrôle dudit ordonnateur, le corps mis en bière et, après les cérémonies d'usage, transporté au cimetière.

Mais, au moment de descendre le corps dans la fosse, le cercueil en chêne se sépare en deux morceaux, la partie supérieure reste accrochée après la poignée, tandis que l'autre partie tombe dans la fosse avec le corps, qui s'écrase la face contre terre.

L'ordonnateur, sans s'émouvoir, veut réparer le cercueil vendu par lui; mais l'indignation de la famille, les protestations des assistants l'obligent à se retirer; et, devant ce corps gisant sans sépulture, le commissaire de police est requis de dresser procès-verbal.

Il fallut alors, spectacle lugubre et navrant, — remonter le corps de cette fosse étroite et profonde devant les parents en larmes, devant les amis exaspérés, et, le corps remonté, recommencer la mise en bière.

Il y a là un fait regrettable à tous égards et comme une atteinte à la majesté de la mort.

N'est-il pas juste de dire que le monopole dont les pompes funèbres abusent, est pour beaucoup dans cet incident et que la mauvaise qualité de cercueils, le sans gêne des employés, proviennent sans conteste, du privilège que la compagnie possède?

Qu'a-t-elle à craindre? De par la loi, dit le *Petit Journal*, nous sommes tous obligés de subir ses exigences et de passer par les mains de ses ordonnateurs.»

LE LANCEMENT DU « PELAYO »

Toulon, 5 février. — La mise à l'eau d'un navire est toujours une fête pour le littoral, mais le lancement du *Pelayo* revêtait aujourd'hui le caractère d'une véritable solennité. C'est un cuirassé de premier rang construit par la Société des Forges et Chantiers pour le compte du gouvernement espagnol.

Dès neuf heures et demie, les invités se dirigent vers le quai de la Consigne où des chaloupes et des canots à vapeur portant le pavillon de la Société les attendaient pour les transporter à la Seyne.

Mais voici le *Pelayo*, dépouillé de ses échafaudages et reposant sur son ber de lancement ; il présente aux regards ses lignes hardies et élégantes. Le point culminant du vaisseau domine de plus de vingt-quatre mètres le sol du chantier. Quant à la pointe de l'éperon, elle se trouve à une hauteur de treize mètres, c'est-à-dire au niveau de la corniche d'une maison à trois étages. Rien d'imposant comme cette masse richement pavoisée.

Le *Pelayo* mesure cent cinq mètres soixante centimètres de longueur extrême de la pointe de son éperon jusqu'à l'extrême arrière. Hors cuirasse, sa largeur à la flottaison est de 20 mètres 20 centimètres. Son déplacement sera de dix mille tonneaux environ et ses machines sont de six mille huit cents chevaux. Le navire est tout en acier. Il est subdivisé en compartiments étanches par seize cloisons transversales. Une autre cloison longitudinale centrale, traversant la chambre des machines et chaudières et les soutes à munitions du milieu, concourt à la formation de cent quarante-cinq cellules étanches. Les chaudières, au nombre de douze et distribuées dans quatre chambres adossées deux à deux, sont timbrées à cinq kilogrammes soixante-quinze.

Les formes du *Pelayo* tiennent peut-être plus de celles d'un croiseur que de celles d'un cuirassé ordinaire. Un coup d'œil jeté sur *le Marceau*, cuirassé français dont la cale est voisine, fait ressortir cette différence. Aussi les constructeurs du *Pelayo* comptent-ils sur une vitesse de 16 nœuds, qui sera peut-être dépassée. La cuirasse des flancs n'est encore placée que dans la partie arrière et sur une longueur de 17 mètres environ. Les connaisseurs remarquent que les quatre plaques d'acier qui forment de chaque bord cette partie du revêtement sont si merveilleusement ajustées qu'elles semblent n'en faire qu'une. Le gouvernail et les deux hélices, en bronze, sont en place.

Le *Pelayo* possédera une artillerie très puissante. Quatre tourelles barbettes sont sur le pont; deux sont armées chacune d'un canon de trente-deux centimètres à trente-cinq calibres et les deux autres chacune d'une pièce de vingt-huit centimètres à vingt-huit calibres; les deux premières tourelles sont placées dans l'axe du navire à l'avant et à l'arrière. Les deux autres de chaque bord au milieu, formant, avec les deux premières, un quadrilatère. La batterie haute contient douze canons de douze centimètres, système Hontoria. Un canon du même système, de seize centimètres, est placé à l'avant sur le pont.

Enfin, des canons-révolvers hotchkiss de trente-sept millimètres et des canons à tir rapide de trente-sept et quarante-sept millimètres disposés sur les passerelles, les hunes, etc., complètent l'armement Sept tubes porte-torpilles Schwartzkopp seront placés sur le pont. Les parties vitales du navire sont protégées par un pont cuirassé de quatre-vingt-dix millimètres d'épaisseur.

Tel est, en peu de mots, le navire qui va ébranler tout à l'heure sa masse de quatre millions deux cent mille kilogrammes pour descendre à la mer.

La tribune d'honneur est largement garnie ; parmi les assistants : Son Exc. M. l'amiral de Arias, ministre de la marine espagnole ; M. le contre-amiral major-général de la marine ; le général de Colomb ; MM. Armand Bémic, président du conseil d'administration des Forges ; Schneider, du Creuzot, fournisseur de la cuirasse ; Lemoine, directeur de l'exploitation à Marseille ; Louit-Pastré, administrateur des forges ; Henri Paul, préfet du Var; Laegier, secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône : Son Exc. Navey, ministre de la marine française, et plusieurs officiers ; Caveda, inspecteur général du génie maritime, le consul général d'Espagne à Marseille, M. le curé de la Seyne, Michel-Pacha ; Tatsoumy, Fukuskina et Saba, ingénieurs japonais, venus pour suivre la construction de deux garde-côtes confiés aux Forges ; Lécat et Brenier, des Messageries ; Alphonse Grandval, président honoraire de la Chambre de commerce de Marseille ; Astier, président du tribunal de commerce ; Dormand, procureur de la République à Marseille ; Florent, procureur à Toulon ; Azan, président du tribunal de Toulon ; Duportal, directeur des postes et télégraphes, etc.

S. G. Mgr Oury, évêque de Fréjus, Dragnignan et Toulon, a procédé processionnellement à la bénédiction et récité les émouvantes prières qui appellent la protection du ciel sur le navire et ceux qui le monteront.

Enfin le navire va quitter le tin et, au moment où il s'ébranle, la musique entonne la *Marche royale espagnole*. Les applaudissements éclatent de toutes parts et le magnifique cuirassé glisse dans la mer.

Admirablement réussie, cette opération de la mise à l'eau fait le plus grand honneur à M. Lagane, ingénieur en chef des Forges et Chantiers.

Dans le banquet qui a eu lieu ensuite, des patriotiques discours ont été prononcés par Mgr Oury, par M. Bélic, qui a porté la santé du roi Alphonse XIII et de la Reine régente. Le ministre de la marine espagnole a répondu en portant la santé de M. Jules Grévy.

H. DUBREC.

NOUVELLES DU JOUR

Opportunistes et radicaux

Troyes, 6 février. — Le congrès organisé par le comité républicain-démocratique, était très nombreux ; presque toutes les communes étaient représentées.

BOURSE DE PARIS

du lundi 7 février

(par voie télégraphique et par FIL SPÉCIAL)

Cours précéd.	VALEURS	Cours d'ouv.	Cours de 2 h.	Cours de clôt.
	Fonds d'État			
78 50	3 0/0	78 15	78 05	78 55
82 40	3 0/0 amortissable	82 15	82 15	82 20
107 15	4 1/2 1883	107 30	107 ..	107 40
91 12	4 0/0 Perpétuelles	91 14	.. ..	91 ..
93 45	Italien 5 0/0	92 15	92 95	91 85
61 12	Extérieure 4 0/0	61 1/8	61 1/8	61 7/8
77 1/8	Hongrois 4 0/0	76 95	.. ..	77 5/8
350	Egypte 6 0/0	358 75	358 12	360 ..
13 35	Turc 4 0/0	13 20	13 20	13 30
.. ..	Obligations du Trésor.	.. ..	.. ..	514 ..
95 ..	Russe 1870 5 0/0	.. ..	.. ..	94 ..
322 50	Bons de liquidation 50/	.. ..	.. ..	317 ..
	Sociétés de Crédit			
4150 ..	Banque de France	4125 ..	4135 ..	4140 ..
560 ..	Banque d'Escompte	457 50	.. ..	564 ..
700 ..	B. Paris et d. Pays-Bas	.. ..	700 ..	705 ..
325 ..	Banque Parisienne	.. ..	.. ..	322 50
1395 ..	Crédit Foncier	1397 50	1395 ..	1415 ..
.. ..	Crédit Mobilier	.. ..	228 75	.. ..
542 50	Crédit Lyonnais	540 ..	537 50	541 25
460 ..	Société générale	.. ..	.. ..	460 ..
470 ..	Banq. J. R. P. Pays-Aut.	.. ..	470 ..	470 ..
485 ..	Banque Ottomane	485 75	483 75	487 50
.. ..	Cred. Mobilier Espagn.	.. ..	105 ..	.. ..
	Chem. de f. Franc.			
1525 ..	Nord.....act.	1530 ..	1530 ..	1530 ..
1230 ..	Paris-Lyon-Médit. »	.. ..	1225 ..	1227 50
730 ..	Est..... »	.. ..	730 ..	730 ..
865 ..	Ouest..... »	.. ..	870 ..	870 25
1300 ..	Orléans..... »	.. ..	1310 ..	1310 ..
.. ..	Midi..... »	.. ..	.. ..	.. ..
	Chem. de f. Etrang.			
480 ..	Autrichiens	480 ..	480 ..	481 25
193 75	Lombards	193 75	193 75	195 ..
301 50	Saragosse	301 25	301 25	299 ..
	Sociétés diverses			
1952 50	Suez	1940 ..	1940 ..	1935 ..
1142 50	Gaz Parisien	.. ..	.. ..	1145 ..
645 ..	Voitures	.. ..	.. ..	655 ..
1120 ..	Omnibus	.. ..	.. ..	1110 ..
262 50	Rio-Tinto	260 ..	260 ..	263 75
392 50	Panama	395 ..	.. ..	395 ..
	Obligat. Foncières			
514 ..	Foncières 500 4 0/0	.. ..	.. ..	515 ..
101 50	» 1er 5 0/0	.. ..	.. ..	101 50
575 ..	» 500 f. 3 0/0	.. ..	.. ..	575 ..
514 ..	» 4 0/0 1863	.. ..	.. ..	.. ..
425 ..	» commun. 3 0/0	.. ..	.. ..	427 50
379 ..	» 1877 3 0/0	.. ..	.. ..	379 ..
378 ..	» com. 1879 3 0/0	.. ..	.. ..	375 ..
470 50	» 1879 3 0/0	.. ..	.. ..	475 50
	Obl. de Ch. de f. Fr.			
390 ..	Nord	.. ..	392 ..	396 ..
397 ..	Paris-Lyon-Médit. 3 0/0	.. ..	.. ..	398 ..
378 ..	Est 3 0/0	.. ..	.. ..	380 ..
384 ..	Ouest 3 0/0	.. ..	.. ..	389 ..
364 50	Orléans	.. ..	367 ..	368 ..
387 ..	Midi 3 0/0	.. ..	.. ..	388 ..
.. ..	Nord-Est	.. ..	.. ..	.. ..
625 ..	Bône-Guelma	.. ..	.. ..	615 ..
	Obligat. des Villes			
520 ..	Paris 1855-1860	.. ..	.. ..	522 50
513 50	— 1865	.. ..	.. ..	515 ..
403 ..	— 1869	.. ..	.. ..	404 ..
390 ..	— 1871	.. ..	.. ..	393 ..
514 ..	— 1875	.. ..	.. ..	515 ..
512 ..	— 1876	.. ..	.. ..	513 ..
280 ..	Marseille	.. ..	.. ..	280 ..
102 ..	Bordeaux	.. ..	.. ..	105 ..
96 50	Lyon	.. ..	.. ..	97 ..
101 ..	Lille	.. ..	.. ..	102 ..
.. ..	Roubaix-Tourcoing	.. ..	.. ..	47 ..
	Obligations div.			
280 ..	Départem. de la Seine.	.. ..	.. ..	.. ..
.. ..	Gaz de Paris	.. ..	.. ..	.. ..
.. ..	Suez	.. ..	.. ..	.. ..
405 ..	Ob. foncières Russie (4, 5)	.. ..	.. ..	405 ..

BOURSE DE LILLE

du lundi 7 février

(par fil téléphonique spécial)

VALEURS	COMPT.	COURS PRÉCÉD.
Lille 1860, remboursable à 100 fr	.. ..	103 25
Lille 1863, remboursable à 100 fr	.. ..	110 ..
Lille 1868, remboursable à 500 fr	.. ..	507 50
Lille 1877, remboursable à 500 fr	.. ..	510 ..
Lille 1884, obligations de 400 fr., 200 payés	.. ..	400 ..
Armentières	482 50	482 50
Armentières 1879	.. ..	1012 ..
Roubaix-Tourc., remb. à 50 fr. en 55 ans	.. ..	49 50
Tourcoing 1878	495 ..	495 ..
Amiens, remboursable à 100 fr	.. ..	112 50
Département du Nord	.. ..	101 75
Caisse de Lille (Veriey, Decroix et C°)	.. ..	662 ..
— — (act. nouv.)	.. ..	530 ..
C. de Roub. (Decroix, Vernier, Verley C°)	.. ..	505 ..
Caisse d'Esc. E. Thomassin et C°, act. anc.	.. ..	138 75
— — (act. n.), 250 fr. p.	.. ..	280 ..
Caisse Platel et C°	.. ..	330 ..
Crédit du Nord, act. 500 fr., 125 fr. payés	.. ..	460 ..
Compt. comm. Devilder et C°, act. 1,000 fr.	1030 ..	1030 ..
Gaz Wazemmes, ex-c. n° 37, act. 500 fr. p.	.. ..	515 ..
Le Nord, assur., act. de 1,000 fr., 250 fr. p.	.. ..	1830 ..
Un. Gén. du Nord, act. de 500 fr., 125 fr. p.	.. ..	625 ..
Union Lin. du Nord, act. de 500 fr., tout p.	.. ..	320 ..
Banque reg. du Nord, à Roub., act. 500 fr.	.. ..	530 ..
Deherripon et C°, à Tourc., act. 500 fr., t. p.	.. ..	500 ..
Compt. d'Esc. du Nord, à Roub., 250 fr., p.	.. ..	540 ..
Soc. St-Sauv.-Arras (a. ns. Grassin), 500, t. p.	.. ..	160 ..
Tramways du Départ. du Nord (ex-c., 7.)	.. ..	25 ..
Caisse comm. de Béthune A. Turbiez et C°)	.. ..	500 ..
Jardin Zoolog. de Lille, act. 500 fr., 250 t. p.	.. ..	420 ..
Secdan, Lille et Bonnières, act. 1,000 fr., t. p.	.. ..	2875 ..
Soc. des Journ. réunis, act. 500 fr., tout p.	.. ..	500 ..
Blache-Saint-Vanat	.. ..	3185 ..
Denain et Anzin	.. ..	202 50
Obligations Nord	.. ..	430 ..
Fives-Lille, remboursables à 450 fr	.. ..	407 ..
Union Linière du Nord (oblig. hypot. 300)	.. ..	252 50
Gaz W