



Journal de Roubaix

CHOCOLAT
DELESPAUL-HAYE
Universellement
PROMU & DÉTAYÉ
LUNDI 17 JUIN 1912

ADMINISTRATION: 71, Grande-Rue, à Roubaix

ABONNEMENTS & ANNONCES		ÉDITION DU MATIN		TARIF D'ABONNEMENTS	
A ROUBAIX	10 francs	TOUS LES JOURS SIX ou HUIT pages		5 francs	
A TOURCOING	10 francs	BUREAUX & RÉDACTION ROUBAIX, 71, Grande-Rue, Téléph. 554 et 1070 TOURCOING, 33, Rue Carnot, Téléph. 1240		5 francs	
A LILLE	10 francs			5 francs	
A BRUXELLES	10 francs			5 francs	
A PARIS	10 francs			5 francs	

Le Grand-Prix d'Aviation d'Anjou: Les Accidents; les Résultats LA FÊTE NATIONALE DE LA MUTUALITÉ A PARIS

CAUSERIE MÉDICALE Le Traitement Social des Tuberculeux de l'Armée

Isolément des tuberculeux ouverts; indemnité et traitement sanatorial des tuberculeux fermés. — Responsabilité de l'Etat vis-à-vis des militaires de carrière et des hommes du contingent annuel. — Proportions dans lesquelles intervient la vie militaire dans l'évolution de la tuberculose pulmonaire chez le soldat.

Parmi les questions spécialement inscrites à l'ordre du jour du Congrès international de la tuberculose qui vient d'être tenu à Rome, il n'en est guère de plus intéressante que celle intitulée « La tuberculose et l'armée ».

Le médecin-inspecteur G.-H. Lénar, en qualité de rapporteur, y a exprimé de judicieuses idées, particulièrement en ce qui concerne le traitement social des tuberculeux de l'armée. Ses idées ont été exposées et ne peuvent manquer d'intéresser les Français soucieux de mettre en œuvre toutes leurs forces vives pour suppléer à une natalité de plus en plus déclinante et à s'intéresser aux moyens nécessaires pour stériliser ce foyer de tuberculose que constitue, dans une certaine mesure, l'armée.

Les hommes réformés pour tuberculose pulmonaire forment deux groupes: les tuberculeux ouverts et les tuberculeux fermés; les uns et les autres nous intéressent au point de vue social. Les premiers, à cause de la contagion dont ils deviennent le point de départ, les seconds, parce que, rendus à la vie civile, ils ne peuvent assez souvent suivre le traitement nécessaire à leur rétablissement et deviennent, ainsi, plus ou moins rapidement, comme ceux du premier groupe, une source de contagion.

De ces données découlent l'adoption de deux mesures principales: la première consistant à isoler autant que possible les tuberculeux ouverts; la seconde à procurer aux réformés pour tuberculose fermés des moyens de guérison, soit en leur allouant des indemnités leur permettant de vivre un certain temps sans travailler ou du moins de diminuer le taux du travail nécessaire à l'existence, soit en leur imposant un traitement dans des établissements hospitaliers jusqu'à récupération de la capacité de travail.

Dans quelle proportion les hommes de la guerre de 1914-1918 ont-ils été atteints de tuberculose? La réponse est subordonnée à cette autre question: Dans quelles proportions intervient la vie militaire dans l'évolution de la tuberculose pulmonaire chez le soldat? Il importe immédiatement d'établir une distinction entre les militaires de carrière et les hommes du contingent annuel.

Pour les premiers, la responsabilité de l'Etat paraît devoir être regardée comme entière, sans qu'il ait lieu de discuter sur la question.

Il n'en est pas de même pour la seconde catégorie de militaires. Les hommes du contingent ont bien été sélectionnés avant leur entrée dans l'armée et on pourrait arguer de ce sélectionnement pour dire que, du moment où tel ou tel sujet a été incorporé, c'est qu'au moment de son entrée dans l'armée, il se présentait exempt d'infection tuberculeuse et qu'en conséquence celle-ci, lorsqu'elle survient, est la conséquence de la vie militaire.

Pour ces cas, il y a lieu d'étudier les mesures à prendre. Ainsi, disons tout d'abord que la tuberculose du soldat n'est pas un général de la tuberculose. Dans ces conditions, si l'origine du service est bien établie, la responsabilité de l'Etat est par là même engagée, et celui-ci devra procurer au malade des indemnités ou des moyens de guérison.

Pour ces cas, il y a lieu d'étudier les mesures à prendre. Ainsi, disons tout d'abord que la tuberculose du soldat n'est pas un général de la tuberculose. Dans ces conditions, si l'origine du service est bien établie, la responsabilité de l'Etat est par là même engagée, et celui-ci devra procurer au malade des indemnités ou des moyens de guérison.

Ajoutons personnellement que ces maisons de convalescence qui devraient être à la fois des instruments de cure et de écoles d'éducation hygiénique sociale pourraient être édifiées à peu de frais à condition de ne point écouter nos architectes, mais d'imiter les pratiques yankees, qui traitent avec grand succès leurs tuberculeux dans de simples baraques en planches. Nous ne sommes pas assez riches pour imiter les Allemands, qui ont édifiés des centaines de palais pour leurs sanatoriums populaires.

Jacques Rivin.

BULLETIN

16 juin.

M. Fallières a prononcé un discours à la fête de la Mutualité qu'il présidait au Palais du Trocadéro, à Paris.

M. Poincaré s'est rendu à Dijon, où il a procédé à l'inauguration du buste de M. Magnin, sénateur inamovible.

Au Maroc, le général Gouraud continue ses opérations d'assainissement de la contrée autour de Fez.

Le Circuit d'Anjou a été contrarié par le mauvais temps. Quelques constructeurs ont déclaré forfait. Cependant, sept aviateurs ont pris le départ. Seul Garros a réussi à boucler les trois tours.

Les délégués des inscrits maritimes des différents ports de France ont défilé une grande foule de quarante-huit heures qui aura lieu dans quelques jours.

Les Italiens ont effectué sans difficulté un nouveau débarquement à l'est de Tripoli.

Une Catastrophe de Chemin de Fer en Suède

18 MORTS. — 16 BLESSÉS

Stockholm, 16 juin. — Le train express de nuit de Malmo à Stockholm, est entré en collision, à cinq heures et demie, ce matin, à la station de Malmslaett, par suite d'un faux aiguillage, avec un train de marchandises. La première voiture, une voiture de wagons-lits, a été mise en pièces; deux autres voitures ont été fortement endommagées.

Autant qu'on a pu l'établir jusqu'ici, il y aurait 18 morts et 16 blessés.

ELECTION SÉNATORIALE du 16 Juin 1912

SEINE-INFÉRIEURE

Paris, 16 juin. — Inscrits, 1.493; votants, 1.454. Ont obtenu: MM. Rouland, ancien député, progressiste, 760 voix; élu; Boucot, député, républicain de gauche, 616; bulletins blancs, 34, divers, 42.

Il s'agissait de remplacer M. Julien Goujon, progressiste, décédé. M. Julien Goujon, d'abord député, avait été nommé sénateur au renouvellement triennal de janvier 1909. A cette date, il avait été élu au second tour par 700 voix contre 677 à M. Bignon, député, républicain de gauche.

Dans l'Afrique Occidentale Française

UNE TOURNÉE D'INSPECTION

Dakar, 16 juin. — M. Cor, gouverneur du Sénégal, a parcouru récemment, en tournée d'inspection, les cercles du Baol et du Sine Saloum et s'est assuré des progrès rapides accomplis par les travaux de la ligne Thiès-Kayes.

Il a gagné par l'embranchement ouvert à Kaolack, dont l'importance s'accroît avec une rapidité remarquable.

Le gouverneur s'est rendu ensuite jusqu'à l'extrémité actuelle du rail à Koungheul (kilomètre 200), après plusieurs haltes à Kaffring, à Birkelane, à Malém et à Malém-Hodar.

Il a décidé de transférer à Kaffring, localité importante, la résidence de Malém qui manque d'eau.

LA FRANCE AU MAROC

L'EXPÉDITION GOURAUD

Fez, 16 juin. — Je vous confirme que la colonne Gouraud qui est partie hier matin, dans la direction de l'Est, comme je vous l'ai télégraphié, a franchi le Sebou au Gué, qui se trouve en amont de Fez. Elle se dirigea sur Mouley Idriss et campa le soir à Ain Sbit,



M. REGNAULT

à 20 kilomètres de Fez, sans avoir rencontré la moindre résistance. La colonne campa ce soir, à Souk Tleta.

Un rassemblement de Bou Merchad comprenant quelques centaines d'hommes, s'est reporté à Bou Zelman.

Le fait que quelques chefs accompagnant la colonne a produit une bonne impression. Une fraction d'Hayaïna est venue spontanément offrir sa soumission.

L'AGITATION DANS LA RÉGION DE SEFROU

Fez, 16 juin. — Une recrudescence s'est produite dans l'agitation signalée aux alentours de Bahil et de Sefrou.

On a entendu dans l'après-midi, quelques lointains coups de canon, qu'on croit avoir été tirés par la garnison de Sefrou.

LE RETOUR DE M. REGNAULT

Marseille, 16 juin. — Le croiseur « Du Chayla », ayant à bord M. Regnaud, ancien ministre plénipotentiaire de France au Maroc, est arrivé à 11 heures, à Marseille.

Sur le quai, il a été salué par M. Schrameck, Préfet des Bouches-du-Rhône et le général Guérrier et par quelques amis venus de Paris. M. Regnaud s'est refusé à toute interview, mais il a consenti à nous dire que le pays pouvait avoir confiance dans le général Liautey qui est non seulement un excellent soldat, mais encore un bon administrateur.

La Fête Nationale de la Mutualité, à Paris

DISCOURS DE M. FALLIÈRES

Paris, 16 juin. — La fête nationale de la mutualité française a débuté ce matin, à neuf heures, au Palais du Trocadéro, par une séance solennelle présidée par M. Fallières.

Sur la tribune avaient pris place aux côtés du président de la République: le prince de Monaco, M. Léopold Mabileau, président de la Fédération nationale; Antonin Dubost, président de la Chambre; Emile Loubet, ancien président de la République; Guischa, Bourgeois, Lebrun, Paul Strauss, René Renoult, Mésurier, Lourties, Paul-Boncour; P. Latasse, représentant le ministre du commerce; Henri Galli, Lépine, préfet de police; Ramondou, secrétaire général de la présidence; le colonel Boulenger, officier d'ordonnance du président de la République; et de nombreuses notabilités de la mutualité.

Il y avait également les membres du conseil supérieur de la Mutualité, les présidents d'unions et 600 délégués de province.

L'arrivée du président de la République, la musique du 28^e régiment de ligne a exécuté la « Marseillaise », que tous les assistants écoutèrent debout.

Assisté de M. Léopold Mabileau, président de la Fédération nationale, ouvre la séance en remerciant ceux qui se sont et soutiennent la mutualité française depuis tant d'années et qui lui font l'honneur d'assister, comme aujourd'hui, à toutes ses manifestations.

L'orateur, qui retrace rapidement l'histoire de l'institution, montre qu'elle n'a guère commencé à vivre d'une vie normale qu'avec la loi du 1^{er} avril 1898, qui forme sa charte organique.

M. Lourties qui lui succède, prononce un vibrant éloge de la Mutualité qui a plus fait pour le bonheur du pays que toutes les lois sociales qui ont été créées jusqu'ici.

M. Léon Bourgeois prend ensuite la parole. Depuis que la République, dit le ministre du Travail, a définitivement libéré, organisé, encouragé les sociétés de secours mutuels, leur essor a été d'une rapidité merveilleuse. Leur nombre est passé de 23.000, elles groupent 3 millions de membres, elles possèdent un patrimoine de près de 600 millions de francs. Elles ont fait passer de 100 millions de francs, les secours de secours de secours, elles se sont diversifiées, s'adaptant aux milieux, aux besoins, devenant mutualités maternelles, familiales, scolaires, militaires, protectrices, habitant l'école, par la pratique journalière, à l'épargne et à l'école française et ont vu se maintenir le soldat dans la cheminée de la prévoyance et de la solidarité.

Le prince Albert de Monaco prononce ensuite un discours.

C'est l'honneur de la France, dit-il, d'avoir donné à l'humanité une association comptant cinq millions d'adhérents pour fonder la prévoyance et la secours sous les formes qui sauvent la fierté du travailleur et la dignité de l'homme.

Le Circuit d'Anjou

LE MAUVAIS TEMPS EMPÊCHE LE SUCCÈS DE L'ÉPREUVE

Sept aviateurs prennent le départ. — Trois constructeurs déclarent forfait. — Legagneux et Bedel tombent, mais sont indemnes. — Brillantes randonnées de Garros et d'Españel. — Visite de M. Besnard au champ d'aviation

AVANT L'ÉPREUVE

Angers, 16 juin. — Le premier grand prix d'aviation organisé par l'Aéro-Club de France, qui doit se disputer aujourd'hui et demain, sur le circuit Angers-Chalet-Saumur-Angers, promettrait par la valeur des pilotes engagés et par le nombre des appareils devant prendre part à la course, d'être une manifestation aéronautique des plus intéressantes, mais la rigueur du règlement a empêché quelques-uns de pas laisser partir leurs pilotes et signent l'engagement suivant:

« Les soussignés s'engagent à ne pas laisser partir leurs appareils, le 16 juin 1912, et cela sous peine d'une amende de 20.000 francs à répartir entre les autres ».

Ont signé: Deperdussin, Esnault-Pellier, Brégnot.

Les pilotes de ces maisons sont déçus, Védriers surtout, mais ils rendent hommage à l'esprit d'humanité qui dicta cet accord.

VICTOIRE DE GARROS

LE DÉPART

CARROS PRÉND SON VOL

Et cependant, malgré le vent épouvantable qui fait claquer les drapeaux et arrache les banderoles, on hisse un signal au mât des sémaphores.

A l'étonnement général, un appareil, un monoplane Bleriot, le numéro 6, est amené à la ligne de départ, c'est Garros qui prend place à bord. Bientôt le moteur ronfle, entraînant l'hélice à une vitesse vertigineuse. Le signe du lâchez-tout est donné à 9 h. 6 exactement.

L'audacieux Garros monte, monte toujours et littéralement ballotté comme une plume, il passe au-dessus des tribunes.

Avec une maestria incomparable, il garde la plus grande hauteur, fait des bons prodiges, tout en s'éloignant dans la direction de Cholet.

BEDEL CAPOTE ET BRISE SON APPAREIL

L'émotion est à peine calmée, que de nouveau un roulement se fait entendre. C'est le monoplane numéro 7, qui est prêt à gagner les airs. C'est le jeune et sympathique Bedel qui le monte.

Bedel devait partir à 9 h. 8; il s'élève à 9 h. 16; il semble que cette fois l'oiseau géant soit encore plus violemment secoué par la rafale, mais Bedel est courageusement adroit; il résiste et vole vers Cholet. Tout à coup, au loin, on aperçoit le monoplane, devenu un petit point noir, descendre brusquement et tomber. On se précipite. Par bonheur, Bedel est debout. Ce n'est rien, dit-il, mais je l'ai échappé belle.

En voulant atterrir, le populaire pilote a capoté à cause du mauvais terrain; l'appareil est fort endommagé.

QUELQUES AVIS

Le colonel Hirschauser, directeur général de l'aéronautique militaire, nous dit: « Si j'étais commissaire de la course, je ne donnerais pas le départ ».

L'aviateur Bedel déclare, dans un groupe: « Je redoutais davantage le calme plat, car avec mon 50 HP je puis faire le parcours; cependant, je ne pourrais jamais voler à plus de cent mètres de hauteur à cause des nuées basses ».

Quant à Védriers, voici l'avis laconique qu'il émet: « Mon cher, c'est un temps idéal! ».

Les tribunes édifiées par les soins de l'Aéro-Club sur le champ d'aviation d'Avrillé, sont absolument vides. Quelques personnes seulement occupent l'enceinte réservée aux places populaires.

Néanmoins, le service d'ordre organisé par M. Oudaille, commissaire spécial à Bordeaux, est maintenu; officiers, gendarmes, soldats sont tous à leur poste.

LES ENGAGÉS

La liste officielle des engagés ayant rempli les formalités pour être admis à prendre le départ dans les conditions du règlement, comprend vingt-huit aviateurs. Ils auraient pu être trente-quatre, mais six appareils manquaient à l'appel jeudi 13 juin, à minuit.

Malgré les protestations des pilotes qu'une panne avait retardés, les commissaires sportifs n'ont pu répondre à leurs réclamations que par l'application stricte du règlement.

LE CIRCUIT

C'est un circuit triangulaire, dont les trois sommets sont Angers, Cholet et Saumur, et dont le développement atteint 157 kilom. 411, que les concurrents tourneront.

Aujourd'hui ils doivent effectuer trois tours, soit 471 kilom. 232; lundi, ceux qui auront volé ces trois tours dans les délais réglementaires, devront voler quatre tours encore, soit 628 kilomètres; au total, 1.101 kilom. 877. C'est sur l'ensemble du parcours que les concurrents seront classés d'après leur temps.

Cette épreuve a été dotée de prix dont le total dépasse 100.000 francs. Les prix généraux du grand prix d'aviation sont de 50.000 francs au premier; 20.000 francs au deuxième; 15.000 francs au troisième; 10.000 francs au quatrième et 5.000 francs au cinquième.

De plus, des prix sont réservés aux appareils ayant atteint la plus grande vitesse et à ceux ayant emporté le plus grand nombre de passagers.

TROIS CONSTRUCTEURS DÉCLARENT FORFAIT

La course ne peut être remise; le règlement est là pour être appliqué, disent les commissaires, mais trois constructeurs, en présence du mauvais temps, et après avoir constaté que le vent soufflait en rafales atteignant une vitesse de 15 mètres à la seconde, décident de

Le Circuit d'Anjou

LE MAUVAIS TEMPS EMPÊCHE LE SUCCÈS DE L'ÉPREUVE

Sept aviateurs prennent le départ. — Trois constructeurs déclarent forfait. — Legagneux et Bedel tombent, mais sont indemnes. — Brillantes randonnées de Garros et d'Españel. — Visite de M. Besnard au champ d'aviation

VICTOIRE DE GARROS

LE DÉPART

CARROS PRÉND SON VOL

Et cependant, malgré le vent épouvantable qui fait claquer les drapeaux et arrache les banderoles, on hisse un signal au mât des sémaphores.

A l'étonnement général, un appareil, un monoplane Bleriot, le numéro 6, est amené à la ligne de départ, c'est Garros qui prend place à bord. Bientôt le moteur ronfle, entraînant l'hélice à une vitesse vertigineuse. Le signe du lâchez-tout est donné à 9 h. 6 exactement.

L'audacieux Garros monte, monte toujours et littéralement ballotté comme une plume, il passe au-dessus des tribunes.

Avec une maestria incomparable, il garde la plus grande hauteur, fait des bons prodiges, tout en s'éloignant dans la direction de Cholet.



M. BESNARD

de nos meilleurs aviateurs de s'inscrire dans ce meeting.

De plus, un temps épouvantable, le vent, la pluie ont donné à cette manifestation un aspect des plus tristes et cependant tout avait été fait par le comité d'aviation de l'Anjou pour la pleine réussite de cette épreuve. L'organisation était parfaite, on espérait un temps calme et un soleil resplendissant. Malheureusement ce matin le ciel était couvert de gros nuages, le vent soufflait en tempête.

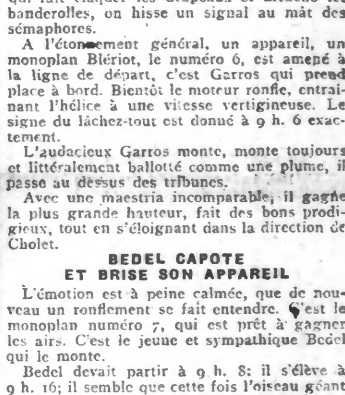
LES ENGAGÉS

La liste officielle des engagés ayant rempli les formalités pour être admis à prendre le départ dans les conditions du règlement, comprend vingt-huit aviateurs. Ils auraient pu être trente-quatre, mais six appareils manquaient à l'appel jeudi 13 juin, à minuit.

Malgré les protestations des pilotes qu'une panne avait retardés, les commissaires sportifs n'ont pu répondre à leurs réclamations que par l'application stricte du règlement.

TROIS CONSTRUCTEURS DÉCLARENT FORFAIT

La course ne peut être remise; le règlement est là pour être appliqué, disent les commissaires, mais trois constructeurs, en présence du mauvais temps, et après avoir constaté que le vent soufflait en rafales atteignant une vitesse de 15 mètres à la seconde, décident de



LEAGNEUX

gnie de son inséparable Martinet. L'appareil, qui est très vite, nous fait l'impression de mieux tenir la tempête. Il est vrai que son pilote est aussi un homme réellement extraordinaire.

Legagneux, qui est maintenant à belle hauteur, ne tarde pas à disparaître dans la direction de Cholet.

La tempête s'élève avec plus de violence, mais de nouveaux hélicoptères sont ouverts, d'autres monoplans sont sortis et on les amène sur la ligne de départ.

A 9 heures 40, la musique militaire exécuta la « Marseillaise ». C'est M. Besnard, sous-secrétaire d'Etat, représentant le gouvernement, qui fait son entrée dans la tribune d'honneur.

Quelques minutes plus tard, à 9 h. 45, exactement, Espanel sur monoplane, s'élève rapidement, gagne la hauteur, passe au-dessus des tribunes et file vers Cholet.

Cinq minutes plus tard, voici un autre départ superbe: c'est le numéro 13, Helen, le glorieux recordman du monde, qui sur monoplane file à une vitesse impressionnante à la poursuite des leaders.

Un autre monoplane, le 31 est en ligne, c'est celui du célèbre Hamel. Ce dernier est très calme et confiant dans l'issue de son voyage.