AMEUBLEMENTS
DÉCORATION
MERCIER
FRÈRES
179, Rue Nationale
LILLE
LUSTRERIE
PAPIERS PEINTS

78e Année. — N° 6. Le numéro : 25 centimes VENDREDI 6 JANVIER 1933.

Journal de Roubaix

DIRECTRICE : MADAME VEUVE ALFRED REBOUX

ABONNEMENTS

	3 mois	6 mois	1 an
Nord et limitrophes	22.00	40.00	76.00
Autres départements	23.00	45.00	86.00
Belgique	26.00	48.00	90.00
Union Postale : Tarif A	35.00	70.00	140.00
— Tarif B	50.00	100.00	200.00

ANNONCES
REDACTION
ROUBAIX, 63 à 71, Grande-Rue. Tél. 24, 9.69, 19.06 et 46.69.
TOURCOING, 24, rue Carnot. Tél. 37.
LILLE, 2, rue Faidherbe. Tél. 57.07.
PARIS, 13, boulevard des Italiens. Tél. Louvre 09.49.
MOUSCRON, 105, rue de la Station. Tél. 5.44.
POSTAUX 67 LILLE

BRASSERIE COOPERATIVE de MONS-EN-BARŒUL
BRASSERIE des FAMILLES
Ristournes importantes en fin d'année
21.000 Adhérents
La part coopérative valeur 50 francs donne droit à toutes les ristournes

BILLET PARISIEN

Le fléchissement du dollar

(D'UN RÉDACTEUR SPÉCIAL.)

PARIS, 5 JANVIER. (Minuit).

Un recul très caractéristique du dollar s'est produit jeudi sur le marché des changes. Le cours de l'unité monétaire des Etats-Unis a fléchi, en effet, de 25,62 à 25,57 1/2, c'est-à-dire sensiblement au-dessous du point de sortie de l'or. Il faut voir dans ce mouvement la conséquence des bruits d'inflation répandus aux Etats-Unis. Le discours prononcé hier, par le sénateur Borah, qui a réclamé la dévaluation monétaire comme le moyen de résoudre la crise qui règne aux Etats-Unis, n'est peut-être pas étranger à ce phénomène.

Que veulent les partisans de l'inflation? Dans le cas des Etats-Unis, ils espèrent qu'une monnaie dépréciée permettrait aux fermiers et aux industriels de s'acquitter des dettes contractées dans la période des hauts prix; de plus, l'inflation pourrait jouer, dans ce pays comme dans tous ceux où elle est pratiquée, le rôle de stimulant économique.

Ils espèrent qu'ils auront raison du chômage et obtiendront l'abaissement des prix de revient des produits manufacturés américains par rapport aux monnaies étrangères.

Mais ce sont surtout les premières considérations qui, dans le cas de l'Amérique, sont mises en avant par les inflationnistes. Le spectre des fermiers mécontents ne cesse de jeter la terreur parmi les politiciens américains; il les a tous dressés contre l'annulation des dettes de guerre, il les incite maintenant à une politique de dévaluation du dollar qui pourrait avoir des effets tout autres que ceux qui sont escomptés.

La situation des cultivateurs d'outre-Atlantique est, certes, des plus graves. Mévente des produits, impossibilité de trouver acquéreur pour les terres, rien ne manque au sombre tableau de l'agriculture aux Etats-Unis. Beaucoup de paysans américains sont quasi désespérés et pour eux, la planche à billets deviendrait une planche de salut.

Est-il bien sûr pourtant que l'inflation, après avoir provoqué un courant d'échanges plus ou moins factice, n'aboutirait pas à une stagnation plus complète encore que celle dont ils souffrent actuellement?

Du point de vue international, la dévaluation du dollar risquerait d'entraîner des conséquences non moins graves. Les monnaies convertibles en or sont de moins en moins nombreuses. L'abandon de l'étalon-or par l'Afrique du Sud vient d'ouvrir à la livre africaine la voie de l'inflation. Que le dollar glisse à son tour sur la « pente savonnée » de la planche à papiers, et l'on aura donné au monde entier l'exemple le plus contagieux et le plus fâcheux qui se puisse imaginer.

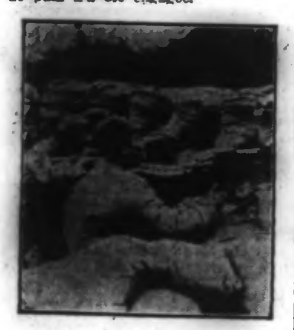
R...

3.000 civils chinois sont morts dans le bombardement de Chan-Haï-Kouan

Pékin, 5 janvier. — On estime que 3.000 civils chinois au moins ont péri victimes du bombardement japonais de la ville fortifiée de Chan-Haï-Kouan et qu'environ 100.000 autres, sans abris, se sont portés en masse vers le Sud, principalement vers Chin-Ouang-Tao.

Tout était calme aujourd'hui dans la zone du conflit.

Jusqu'à présent, aucune négociation de paix n'a été engagée.



(Stella Presse)
LES SOLDATS CHINOIS DANS LES TRANCHÉES

(Photo Keystone.)
Une cage en bois dans laquelle on enferme, à Pékin, tout marchand chinois coupable d'avoir vendu des marchandises japonaises

LETTRE DE BRUXELLES

LES SOCIALISTES SE DÉCIDENT POUR L'AGITATION

(DE NOTRE CORRESPONDANT PARTICULIER)

BRUXELLES, 5 JANVIER 1933.

Les socialistes ont donc décidé de créer dans tout le pays, une agitation révolutionnaire contre les mesures prises ou à prendre par le Gouvernement, en vue de redresser la situation financière. Ils iront même jusqu'à essayer de provoquer la grève générale des services publics et de l'industrie privée, l'arrêt brusque de la vie sociale, avec ses conséquences les plus extrêmes : descentes dans les rues, arrêt du ravitaillement, des trains, des trams, des postes, des téléphones, des charbonnages, des usines métallurgiques, du commerce, la mobilisation de la police, de la gendarmerie, de l'armée. Somme toute, l'extension à tout le pays des troubles qui ont éclaté dans le pays de Charleroi, dans le Borinage et la province de Liége, en juillet dernier.

Cette campagne révolutionnaire doit commencer dimanche prochain. Réussira-t-elle ? Le pays ira-t-il aux apôtres du désordre ? Les soldats mettront-ils crosse en l'air, ou plutôt comme l'annoncent les jeunes gardes socialistes tireront-ils sur leurs officiers et sur les « bourgeois » et feront-ils la « révolution » avec les socialistes? C'est l'énigme de demain. Mais il est indéniable que l'Etat-major socialiste, réuni en Congrès national hier, est apparu comme acquis tout entier aux méthodes de violence qui doivent caractériser « la lutte finale ». En cela aussi, ce sont « les jeunesses socialistes » qui triomphent. Les anciens, MM. Vandervelde, Anseede, Brunet, Destrée, Huysmans, de Brouckère, notamment étaient des « évolutionnistes » irréductibles. Ils étaient convaincus que le peuple n'a rien à gagner aux coups de force et que son émancipation sera plutôt le fruit d'un labeur lent et tenace.

Sous la poussée des jeunes socialistes, à qui l'expérience de la vie n'a pas encore montré qu'il est préférable d'aménager sa maison plutôt que la détruire, les anciens ont jeté sac à terre et sont revenus aux méthodes de violence. Ils ont, hier, passé le Rubicon. Ils marchent et vont s'efforcer d'entraîner les masses, à l'assaut de la société actuelle.

Ils sont d'autant plus résolus à l'action qu'ils sont talonnés par les communistes. Ce n'est pas d'ailleurs M. Vandervelde qui a eu le premier l'idée d'en découdre. C'est le député communiste Labaut qui, le 27 décembre, à la Chambre, disait aux socialistes que dix mille mineurs du pays noir survaient le mot d'ordre de lutte du parti communiste et repousseraient les méthodes socialistes de conversations et d'accord.

Ce communiste avait raison. Les socialistes, sous peine de se voir abandonnés, ne pouvaient rien faire d'autre que ce que faisaient les communistes. Les jeunes gardes rouges aidant, les anciens ont dû céder.

Et c'est pourquoi, le Conseil général du Parti socialiste belge a décidé hier d'organiser « la résistance à la politique de dictature » du Gouvernement, par tous les moyens.

S...

Un entretien d'Hitler avec M. von Papen

Berlin, 5 janvier. — Adolf Hitler et l'ancien chancelier von Papen ont eu hier, à Cologne, au domicile du banquier-baron Kurt von Schroeder, vice-consul de Suède, un entretien d'une heure et demie sur la situation politique.

La *Taeglische Rundschau*, qui touche de près le général von Schleicher, voit dans cette entrevue une manœuvre dirigée contre le chancelier. Il a été question, assure ce journal d'une nouvelle candidature d'Hitler à la Chancellerie.

En raison des excellentes relations qui existent entre MM. von Papen et le président du Reich, l'ancien chancelier penserait pouvoir décider le maréchal à abandonner son opposition contre un Cabinet Hitler.

Dans les milieux politiques, on dit toutefois que la conversation de M. von Papen et de M. Hitler a eu lieu sur l'initiative du général von Schleicher, le général-chancelier ayant cherché, en renouant les relations avec le Maison-Brune, à retourner une situation politique qui s'avère très difficile.

Un sergent aviateur est carbonisé dans son appareil

Senlis, 5 janvier. — Dans le courant de l'après-midi, un avion appartenant à la 2e escadrille du 34e régiment d'aviation du Bourget, en manœuvre dans la région de Senlis-Ermenonville, est tombé dans la forêt, près du carrefour Sainte-Lucie.

Des chasseurs et des ouvriers qui avaient vu l'accident, arrivèrent bientôt sur les lieux; mais l'appareil ayant pris feu, ils ne purent lui apporter aucun secours.

En outre, plusieurs explosions se produisirent.

Le sergent-chef Jean Barbier de la 1re escadrille de chasse, dont la famille habite Sarlat (Dordogne), qui pilotait l'appareil, avait été tué sur le coup.

On dégagea les restes du malheureux aviateur avec beaucoup de difficulté, car l'avion continuait de brûler, malgré la pluie qui tombait. Dès que le corps fut retiré, une minute de silence fut observée par tous les camarades de l'escadrille, les autorités présentes et les sauveteurs.

Mort de M. Coolidge ancien président des États-Unis

New-York, 5 janvier. — M. Coolidge a été trouvé mort par sa femme, ce matin, à sa résidence de Northampton (Massachussetts).

Il s'était rendu à son bureau, comme d'habitude, et était revenu vers 10 h.

(W. W. P.)
M. COOLIDGE

à Plymouth (Vermont). Après avoir fait son droit à Northampton, il entra La mort est due à une crise cardiaque.

M. Coolidge était né le 4 juillet 1872 dans la vie politique en 1900, en qualité de conseiller municipal de cette même ville.

En 1907, il fut élu membre de la Chambre des représentants pour le Massachussets, puis en 1912 passa au Sénat dont il fut président pendant deux années consécutives.

Elu vice-président des Etats-Unis en 1920, il succéda en août 1923 au président Harding. Au cours de son administration, il s'efforça avec quelque succès, de régler les problèmes de reconstruction mondiale soulevés par la guerre et en 1924 il fut réélu président par plus de sept millions de voix, ce qui constituait un record.

Réputé pour son caractère taciturne et son aversion à faire des déclarations publiques, l'ancien président était connu sous les surnoms de « Hibou sauvage » et de « silencieux Coolidge ».

Dès que la nouvelle de la mort de M. Calvin Coolidge est parvenue au ministère des Affaires étrangères de Paris, M. Paul-Boncour, président du Conseil, a prié M. Paul Claudel, ambassadeur de France à Washington, de présenter au Gouvernement américain ses condoléances personnelles et celles du Gouvernement français.

Le président Hoover a ordonné une période de deuil de trente jours, et a décidé que les honneurs militaires et navals seront rendus, lors les funérailles de l'ancien Président.

Un Italien réclame sa femme qui est internée comme folle à Vichy

Vichy 5 janvier. — Il y a quelque temps, une jeune Italienne, Marie-Alice Ciponi, épouse Tosone, demeurant près de Milan, se mettait en route pour la France afin de rejoindre, avec son enfant, son mari qui travaille à Angoulême depuis trois ans.

Dans le train, entre Roanne et Saint-Germain-des-Fossés, Mme Tosone eut à s'expliquer avec un contrôleur qui lui réclamait un supplément. Malheureusement, elle ne parlait qu'un patois italien et ne parvenait pas à se faire comprendre. Elle s'énerva, gesticula et son exaltation ne fit que croître.

A Saint-Germain-des-Fossés, on la crut folle et on la conduisit de toute urgence au cabanon de l'hôpital civil de Vichy, où elle fut enfermée, tandis que son enfant lui était enlevé pour être soigné avec les orphelins.

A ce moment, personne ne doutait de la folie de la malheureuse. Le médecin de service qui vint la visiter la considéra, lui aussi, comme folle, et même comme folle dangereuse ; il conseilla d'activer les formalités d'admission à l'asile départemental de l'Allier. Un arrêté d'internement fut rendu dans les moindres délais par la préfecture de l'Allier, et on attendait les instructions de l'asile départemental pour y conduire la malheureuse femme, qui continuait de crier et d'appeler nuit et jour.

Mais son mari, qui avait été prévenu que sa femme avait été arrêtée en cours de voyage, arriva à Vichy, venant d'Angoulême. Le pauvre homme était complètement affolé et il allait, répétant partout :

— Ma femme n'est pas folle. Je veux qu'on me la rende.

Enfin, il put la voir à l'hôpital. Aussitôt la malheureuse se calma pour lui demander:

— Mais enfin, que me veut-on ? On prend mon enfant. On m'enferme. Je sens que je vais devenir folle.

M. Tosone s'empressa d'expliquer à sa femme de quelle déplorable erreur elle était victime, en lui donnant l'assurance que ses malheurs allaient prendre fin.

Mais l'administration de l'hôpital de Vichy ne disposait plus de Mme Tosone, puisque l'arrêté d'internement rendu par la préfecture exige qu'elle soit confiée à l'asile départemental de l'Allier.

En attendant, M. Tosone demeure auprès de sa femme qu'il réconforte et rassure. Des formalités sont entreprises pour activer la libération de la malheureuse.

L'épave de « l'Atlantique » qui dérivait vers l'Angleterre est maintenant remorquée vers le Havre

Cette catastrophe maritime qui a provoqué dix-neuf morts a d'étranges analogies avec celle du " Georges-Philippar "

Chaque année, avec une régularité implacable, une des plus belles unités de notre flotte marchande est attaquée par le feu.

Le 31 décembre 1928, le PAUL-LECAT *était dévoré par les flammes dans le port de Marseille.*

Le 18 août 1929, le PARIS *brûlait au Havre et toute sa partie centrale était anéantie.*

Le 21 mai 1930, le paquebot ASIA *flambait dans la mer Rouge et était englouti.*

Le 8 octobre 1931, le paquebot LAMARTINE *était sauvé à grand'peine du feu qui se déclarait dans les cales, à sa sortie de Marseille.*

Le 17 mai 1932, le GEORGES-PHILIPPAR *en flammes commençait son agonie au large du cap Gardafui.*

Le paquebot hollandais PIETER-CORNELISZOON-HOOFT *mérite également de figurer sur cette liste. Construit à Saint-Nazaire-Penhoët sur les mêmes chantiers que le* GEORGES-PHILIPPAR *et l'*ATLANTIQUE, *il brûla six fois avant de devoir être abandonné en mer le 9 décembre 1932, complètement incendié.*

*Le 4 janvier 1933, enfin, l'*ATLANTIQUE *flambait à son tour.*

On ne relit pas cette liste sans être saisi d'anxiété. La menace qui s'affirme contre notre pavillon, renouvelle trop souvent ses atteintes pour conserver encore aux yeux de tous l'impersonnalité et le vague de la fatalité.

*A huit mois de distance l'incendie de l'*ATLANTIQUE *renouvelé de celui du* GEORGES-PHILIPPAR, *coûte trop de vies, trop de peines, trop d'argent, pour que l'on ne soit pas frappé d'angoisse devant les coups successifs portés à notre marine.*

Entre l'incendie du GEORGES-PHILIPPAR *et celui de l'*ATLANTIQUE, *un tragique parallèle s'établit tout naturellement.*

Le GEORGES-PHILIPPAR *sortait des Chantiers de Saint-Nazaire-Penhoët.*

*L'*ATLANTIQUE *également.*

Le GEORGES-PHILIPPAR *était subitement attaqué par le feu le 17 mai à 2 h. 10 du matin.*

*L'*ATLANTIQUE *à 3 h. 30 du matin.*

Le feu se déclara à bord du premier dans une cabine de première inoccupée.

A bord du second, dans une cabine de première inoccupée sur le pont E.

Le commandant Vicq signala dans son rapport de mer « la terrifiante vitesse de propagation du fléau ».

Le commandant Schoofs fut surpris par « la stupéfiante facilité de propagation de l'incendie ».

A bord du GEORGES-PHILIPPAR, *la cabine de T.S.F., malgré son éloignement du foyer primitif fut immédiatement en proie aux flammes.*

*A bord de L'*ATLANTIQUE, *la cabine de T.S.F. fut non moins rapidement rendue inteinable.*

Les causes de l'incendie du GEORGES-PHILIPPAR *ne furent jamais établies.*

*Celles de l'incendie de l'*ATLANTIQUE *apparaissent également mystérieuses.*

NOTRE PHOTO REPRÉSENTE DES RESCAPÉS DE L'« ATLANTIQUE » PRENANT LEUR REPAS DANS UN HÔTEL DE CHERBOURG

L'émotion à Cherbourg

Cherbourg, 5 janvier. — L'*Atlantique*, ce beau navire de la marine marchande française, qui avait magnifiquement porté en Amérique du Sud le pavillon national, suscité au cours de ses escales, à Vigo, à Lisbonne, à Rio de Janeiro, à Santos, à Montevideo, à Buenos-Ayres, l'admiration des populations, achève de se consumer à 70 milles au large de Cherbourg.

En ville, l'émotion des habitants frappe le voyageur qui prend contact avec la population. La liste des catastrophes maritimes qui, ici plus que partout ailleurs, vont au cœur de l'habitant, est égrenée dans toutes les conversations: le *Prométhée*, coulé corps et biens en juillet dernier, au large de ces mêmes côtes; le *Georges-Philippar* est carbonisé en mai, sous des cieux plus cléments; aujourd'hui, l'*Atlantique*.

Les nouvelles concernant l'équipage à bord au moment du sinistre, arrivent plus précises. Ils étaient 229, sous les ordres du commandant Schoofs et du capitaine Gaston, commandant en second.

Dix-neuf hommes manquent. Sont-ils morts, asphymés ou noyés ? On craint qu'ils n'aient péri, ajoutant leurs noms au martyrologe de la mer. Vingt-sept blessés sont en traitement à l'hôpital, la plupart légèrement atteints. Deux seulement ont des blessures quelque peu graves. Ce sont le médecin du paquebot le docteur Jullemier, et l'officier mécanicien, Le Métayer.

La visite de M. Léon Meyer

Il était 22 h. 40, mercredi, quand M. Léon Meyer, ministre de la Marine marchande, est arrivé à Cherbourg. A sa descente du train le ministre a gagné immédiatement l'hôtel où étaient réfugiés la plupart des rescapés de la catastrophe. Ces derniers sont encore au réfectoire quand M. Léon Meyer arrive. Quelques-uns ont le bras en écharpe, d'autres des mains et des doigts entourés de pansements. Sur les tables trainent des feuilles de télégrammes qui vont partir, avec des mots rassurants, calmer l'inquiétude de leurs familles. Ils sourient, très calmes, quand le ministre leur exprime sa joie de les voir sains et saufs. Leur visage se rembrunit à l'appel des vingt-deux de leurs camarades dont on est sans nouvelles. Leurs yeux semblent approuver quand M. Léon Meyer les prie de dire toute la vérité lors de l'interrogatoire qu'ils subiront un à un à la commission d'enquête.

— N'avez pas peur de parler, ajoute le ministre; dites tout ce que vous savez, favorable ou défavorable; il y va de vos vies, de celles de vos camarades et des passagers qui ont confiance à notre pavillon.

Quelques déclarations du capitaine en second

Quelques instants plus tard, une conférence réunissait le ministre de la Marine marchande, l'amiral Ledo; M. Lerouge, administrateur de l'Inscription maritime; le commandant de l'*Atlantique*, et M. Haarbleicher, directeur de la flotte du commerce au ministère. Au cours de cette conférence, la possibilité d'éteindre le foyer de l'incendie du paquebot apparut impossible aux enquêteurs. Remorquer l'épave jusqu'à Cherbourg leur apparut également presque impossible. Les causes du sinistre sont encore et déjà, dans leur multiplicité, difficiles à déterminer.

Près des personnalités officielles se tenait le capitaine Gaston, commandant en second du navire sinistré, et directeur à bord des services de sécurité. Les yeux encore tout rougis, le capitaine qui éprouva un commencement d'asphyxie au cours du sauvetage, a fait une courte déclaration :

— L'alerte donnée, l'équipage fut à son poste en cinq minutes. A 6 heures, nous comprîmes qu'il n'y avait rien à faire. L'atmosphère était irrespirable. Dans les cabines de pont de premières, le feu soufflait comme dans une forge. L'incendie gagnait à une vitesse incroyable, sur une mer démontée, par des vagues de 4 à 5 mètres. Dans une visibilité nulle, les chaloupes furent mises à la mer.

A une heure du matin, M. Léon Meyer a quitté l'hôtel de la ville où, avec les autorités maritimes de Cherbourg et celles venues de Paris, il avait tenu une nouvelle conférence.

Les deux capitaines de l'« Atlantique » font le récit de la catastrophe

La ville, ce matin, est enveloppée de brume. Une pluie fine et froide tombe sans arrêt, contrastant singulièrement avec la température si douce de la veille. Les commandants Shoofs et Gaston ont reçu ce matin, à l'hôtel où ils étaient descendus, la visite des directeurs de la Compagnie des Chargeurs Réunis, propriétaire du paquebot.

Une nouvelle fois, en présence de M. Léon Meyer, ministre de la Marine marchande, les deux capitaines ont fait, avec l'émotion que l'on devine, le récit de la catastrophe.

Ils ont raconté avec quelle rapidité le sinistre qui, au début, paraissait peu grave, s'est développé, leurs efforts vains, l'héroïsme de l'équipage et le sauvetage par les marins allemands, anglais et norvégiens. Leur voix devint sourde quand ils évoquèrent les dix-neuf hommes disparus.

Le capitaine Gaston pleura en disant que son meilleur ami, le maître d'équipage Courrié, de Bordeaux, tombé évanoui, et sans doute mort maintenant, était descendu trois fois ranimer l'énergie de ses hommes, enveloppés d'une épaisse fumée.

A 11 heures, le ministre et sa suite se sont rendus à l'hôtel Atlantique, auprès des rescapés. Un peu avant midi, deux remorqueurs emmenant le commandant Shoofs, quinze hommes et le capitaine Gaston, sont partis sur les lieux du sinistre.

Le commandant de l'*Atlantique* est toujours décidé à remorquer la carcasse de son bateau. C'est un travail considérable qu'il va entreprendre, mais l'*Atlantique*, confirmant la confiance qu'avaient placée les techniciens dans sa stabilité, flotte toujours. Ces travaux ne pourront être entrepris avant demain par un temps qui menace d'être défavorable, dans la brume, sur une mer démontée.

Parallèlement, la commission d'enquête a commencé ses investigations et procède à l'interrogatoire de l'équipage, dans l'espoir de remonter aux causes de la catastrophe.

Une première liste de dix-neuf matelots manquants

Paris, 5 janvier. — Le ministère de la Marine marchande publie une première liste des matelots manquants. Ce sont : Alfred Jaureguy, quatrième mécanicien; Hector Courrie, maître d'équipage; François Beyo, matelot charpentier; Marcel Brieux, Roger Clave, Philibert Danielou, Jean Cadilhon, René Madic, Albert Colleville, matelots;

André Bouquet, mousse; Gaston Rillon, graisseur; Marc Le Roux, chauffeur ; François Labevrie, chauffeur ; Yves Guyonard, chauffeur ; Pierre Millet, chauffeur ; Basile Toulet, infirmier; Manuel Castillon, garçon; Ranou Gonery, garçon ; Kerjolis, mécanicien inspecteur.

Il y a donc, à l'heure actuelle, 19 manquants.

L'épave s'enfonce par l'arrière

La préfecture maritime de Cherbourg avait reçu jeudi matin, un radiogramme du *Pollux* signalant que l'*Atlantique* dérivait vers le Nord-Est et se trouvait à 7 milles du Portland-Bill. Il se rapprochait rapidement de la côte anglaise. Le vent qui était très fort avait diminué d'intensité, mais les flammes étaient toujours visibles à l'avant et à l'arrière de l'épave. Celle-ci est entourée de huit remorqueurs et d'un contre-torpilleur français. Des efforts ont été tentés pour remorquer l'épave au rivage, mais ils sont restés vains jusqu'à présent. Le temps est beau et calme. Cependant, quelques heures plus tard, une dépêche de Portland annonçait que le vent avait changé l'épave de l'*Atlantique* qui était sur le point de s'échouer, dérivait maintenant vers la haute mer.

Elle est actuellement à quatre milles au sud-est de la jetée de Portland et à trois milles du bateau-phare des Shambles. Le navire donne de la bande et s'enfonce par l'arrière. Un de ses mâts est brûlé. Le foyer le plus ardent semble être à tribord d'où s'élève un énorme nuage de fumée.

Les huit navires qui entourent l'épave comprennent des remorqueurs français et hollandais, des bâtiments munis d'appareils spéciaux contre l'incendie, et un caboteur français. Les remorqueurs ont tenté, à plusieurs reprises, de s'approcher pour le prendre en remorque, mais n'ont pu atteindre le navire en raison de l'intensité du feu et de la fumée. Le paquebot n'était plus, vers midi, qu'à deux milles d'un endroit très dangereux, où se rencontrent les courants de la Manche, et si le courant,

LE DÉBARQUEMENT A LA GARE MARITIME DE CHERBOURG, DES BLESSÉS RAMENÉS PAR LE VAPEUR HOLLANDAIS « ACHILLES ». LES FAMILLES DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE VIENNENT RECONNAITRE LES LEURS (W. W. P.)