

LE PETIT PROVENÇAL

Journal Quotidien d'Union Nationale

N° 14.030 - QUARANTIÈME ANNÉE - MARDI 6 JUILLET 1915

LE NUMÉRO 5 CENTIMES

75, Rue de la Darse, 75 - Marseille

ABONNEMENTS

Marseille, Bouches-du-Rhône, Var, Vaucluse, Gard 5 Mois 6 Mois Un An
et Basses-Alpes 8 fr. 9 fr. 17 fr.
Autres départements et l'Algérie 6 fr. 11 fr. 20 fr.
Étranger (Union postale) 9 fr. 17 fr. 30 fr.

Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois
Ils sont reçus à l'administration du Journal et dans tous les Bureaux de Poste

ANNONCES

annonces Anglaises, la ligne : 1 fr. - Réclames : 1,75 - Faits divers : 50 c.
Après Chronique Locale, la ligne : 5 fr. - Chronique Locale : 10 fr.
Les insertions sont exclusivement reçues
A Marseille : chez M. G. Allard, 31, rue Pavillon, et dans nos bureaux
A Paris : à l'agence Havas, 8, place de la Bourse, pour la publicité extra-régionale

Du 14 Juillet 1880
au 14 Juillet 1915

Que sera cette année la fête du 14 Juillet ? Il est trop évident que, dans les circonstances actuelles, et alors que la France est en deuil de tant de ses valeureux enfants tombés pour sa défense, la Fête nationale ne saurait être, cette fois, une occasion de réjouissances publiques. Et l'on sait, d'ailleurs, que le gouvernement a déjà décidé qu'il n'y aurait pas de revue de troupes. Officiellement, donc, le 14 Juillet se trouvera privé de la partie essentielle de son programme, car — surtout à Paris — la revue constituait depuis quelques années déjà l'attraction la plus courue de la fête. Cependant, on a estimé avec juste raison, que les Français ne pouvaient pas laisser passer cette date sans marquer tout au moins par un geste la grande signification d'union nationale qu'elle doit comporter. Aussi est-il entendu que l'on pavoisera pour le 14 Juillet. Et, en outre, il est question de faire transporter, ce jour-là, de Choisy-le-Roi au Panthéon, les cendres de Rouget de l'Isle, de telle façon que la journée du 14 Juillet soit cette année plus que jamais, la journée de la Marsaillaise.

Aux approches de ce 14 Juillet de la guerre, en ce moment où toutes nos pensées et tous nos sentiments sont tournés anxieusement vers notre admirable aéroplane combattant d'un prodigieux effort contre les Barbares, il est impossible de ne pas évoquer la première fête du 14 Juillet, qui fut sans doute une grande fête républicaine, mais qui fut en même temps la plus imposante et la plus réconfortante de nos fêtes patriotiques.

C'était, on s'en souvient, le 14 Juillet 1880. Pour la première fois, l'anniversaire de la prise de la Bastille était officiellement célébré comme la Fête nationale de la République française. Afin de donner plus d'éclat à la journée, on avait fixé à ce jour-là la remise par le président de la République, des nouveaux drapeaux à l'armée. La cérémonie, favorisée par un temps splendide, eut lieu au cours de la revue de Longchamp et elle avait attiré une immense foule où de nombreux provinciaux, arrivés par les trains de plaisir se trouvaient, joints à la population parisienne. Elle marqua la Fête nationale à sa naissance d'une ineffaçable empreinte.

Ayant à ses côtés les présidents des deux Chambres, Léon Say et Gambetta, le président Grévy adressa aux délégations des régiments massés devant l'estrade, des paroles qui valent d'être rappelées aujourd'hui, car, précisément, les exploits accomplis par nos soldats réalisent, en 1914-1915, les fiévreuses espérances qu'elles formulaient en 1880 : « Le gouvernement de la République, dit-il, est heureux de se trouver en présence de cette armée vraiment nationale, que la France forme de la meilleure partie d'elle-même, lui donnant toute sa fermeté, c'est-à-dire ce qu'elle a de plus cher, de plus généreux et de plus vaillant, la pénétrant ainsi de son âme et de ses sentiments, l'animant de son âme et recevant d'elle, en retour, ses fils élevés à la virile école de la discipline militaire, dont ils rapportent dans la vie civile, le respect de l'autorité, le sentiment du devoir, l'esprit de dévouement, avec cette fleur d'honneur et de patriotisme et ces mâles vertus du métier des armes si propres à faire des hommes et des citoyens. Si rien n'a coûté au pays pour relever l'armée, rien n'a coûté à l'armée pour seconder les efforts du pays, et par l'application au travail, par l'étude, par l'instruction, par la discipline, elle est devenue pour la France une garantie du respect qui lui est dû et de la paix qu'elle veut conserver. Je vous en félicite et vous en remercie. C'est dans ces sentiments que le gouvernement de la République va vous remettre ces drapeaux. Recevez-les comme gage de sa profonde sympathie pour l'armée. Recevez-les comme témoins de votre bravoure, de votre fidélité au devoir, de votre dévouement à la France, qui vous confie, avec ces nobles insignes, la défense de son honneur, de son territoire et de ses lois. » Le président procéda alors à la remise des drapeaux, tandis que de la foule frémissante s'élevaient des applaudissements et des acclamations sans fin. Puis, la revue des troupes fut passée par le général Farré.

Ainsi, la première Fête nationale de la République fut surtout la fête de l'armée. Depuis les sombres jours de 1870-1871, cette journée du 14 Juillet 1880 était vraiment pour Paris et pour la France la première journée où la nation, qui avait tant souffert des humiliations de la défaite, voyait luire pour la première fois un rayon de patriotique espoir. En cette belle armée qui s'était si rapidement constituée, les patriotes voyaient déjà le futur instrument de la Revanche. Et la République, par la voix de son premier magistrat, proclamait solennellement ce devoir sacré de défense nationale auquel, en dépit de ce qu'en ont dit certains de ses détracteurs, elle devait rester invariablement fidèle. « Si rien n'a coûté au pays pour relever son armée, rien n'a coûté à l'armée pour seconder les efforts du pays... » Rapprochez de cette déclaration du 14 Juillet 1880 la déclaration du général Joffre au lendemain de la victoire de la Marne, la fameuse déclaration où notre généralissime écri-

vait : « La République peut être fière de l'armée qu'elle a préparée. N'est-il pas vrai que ce rapprochement est tout à l'honneur du régime en même temps qu'à la gloire de l'armée ? »

Plus discrètement qu'il y a trente-cinq ans, mais non moins sincèrement, les Français feront du 14 Juillet 1915 une fête de reconfort patriotique, une fête d'hommage à cette valeureuse armée dont l'héroïsme infatigable assurera le salut de la Patrie. Et la Fête nationale sera tout cela si elle est en effet, comme nous l'avons dit plus haut, la journée de la Marsaillaise, puisque c'est aux accents de l'hymne immortel auquel notre grande cité se glorifie d'avoir donné son nom que nos troupes accomplissent chaque jour tant de magnifiques exploits. Oui, cette journée de la Marsaillaise sera la journée française par excellence : tous les Français noblement rapprochés par les liens de l'union sacrée et proclameront dans une pensée de confiance profonde envers l'armée leur inébranlable confiance dans la Victoire.

CAMILLE FERDY.

Nos Soldats de l'Air

ULYSSE GUINARD

On a pu voir, depuis quelques jours, en ville, s'en allant le visage frais, souriant, alerte, malgré une forte claudication, un jeune sapeur-aviateur dont le dolman bleui s'orne de la Croix de guerre avec palme.

Ce jeune aviateur est un brave. Il se nomme Ulysse Guinard, est déjà père de famille et est aviateur de profession. Il nous vient de Chauny.

La mobilisation l'a touché à Buc, son centre d'aviation, et on l'affecta à l'escadrille n° 13. Intelligent, dévoué autant que courageux, ne boudant jamais à l'ouvrage, il se fit vite remarquer de ses chefs qui, lui donnant les missions délicates et périlleuses. Il s'acquitta de sa tâche avec honneur, retournant indemne de toutes ces expéditions, rapportant de précieux renseignements et des vues photographiques. Un jour, il engagea le combat avec un avion, qu'il descendit dans les lignes allemandes.

Le 21 mars, après une rude reconnaissance, et comme il évoluait à 2.750 mètres d'altitude, par une température de 22 degrés au-dessous de zéro et poursuivi par l'artillerie ennemie, il eut son appareil criblé de balles d'obus. Sans perdre une parcelle de son sang-froid, il continua sa reconnaissance, mais à quelques cents mètres de hauteur, le déplacement d'air d'un obus le fit capoter. Mais, par une manœuvre audacieuse, il réussit à redresser son appareil et à regagner les lignes françaises. Il était temps, car la bouche, le nez,



L'Aviateur Ulysse Guinard

les oreilles en sang, il fut pris d'une syncope et alla tomber près de Verdun. L'avion s'éleva sur le sol et le pilote fut grièvement blessé à la jambe gauche.

Après un séjour à l'hôpital de Verdun, Guinard fut évacué sur Marseille. Il est actuellement à l'Hôtel-Dieu.

On sait de quels soins attentifs les blessés sont l'objet de la part de l'administration de notre grand établissement hospitalier, qui a su s'entourer d'un personnel dévoué. Une surprise agréable devait y être réservée à un jeune aviateur. Il y a quelques jours, en effet, l'administration de l'Hôtel-Dieu recevait, sous pli recommandé, une Croix de guerre avec palme et un numéro du Journal Officiel contenant la mention de cette citation à l'ordre de l'armée. Voici cette citation : Guinard Ulysse, n° matricule 403, aviateur militaire, caporal à l'escadrille 13, excellent pilote, d'une habileté éprouvée et qui, dès son arrivée sur le front, a montré de belles qualités de hardiesse et de sang-froid. Toujours prêt à marcher, est parti en reconnaissance le 21 mars, bien que très fatigué par deux longues reconnaissances exécutées la veille par un temps difficile. A été sérieusement blessé dans un accident d'atterrissage, le 21. L'honorable administrateur, M. Vidal-Naquet, fut chargé de l'agréable mission de féliciter le jeune héros de l'air et de lui remettre la Croix de guerre avec palme.

Guinard, que rien n'émeut, n'a pas reçu le honneur d'être en France. Lors de la guerre des Balkans, il s'engagea au service de la Grèce, qui eut à apprécier son labeur et son dévouement. Une reconnaissance entre toutes, nous a-t-il conté, m'est restée gravée dans l'esprit : celle que je fis un jour de Lemnos aux Dardanelles, avec pour passager un officier de la marine grecque. Au large, pris par une violente tempête, nous nous fûmes précipités à la mer, et nous nous sommes infailliblement noyés si un torpilleur grec n'était venu nous tirer d'affaire. Ulysse Guinard, qui se rétablit de sa blessure, brûle du désir de retourner à son poste, dans cette même escadrille qui recut solennellement, devant les troupes en armes, pour la lui transmettre, cette Croix de guerre dont nous sommes si fiers. Rapprochez de cette déclaration du général Joffre au lendemain de la victoire de la Marne, la fameuse déclaration où notre généralissime écri-

338^e JOUR DE GUERRE

Communiqué officiel

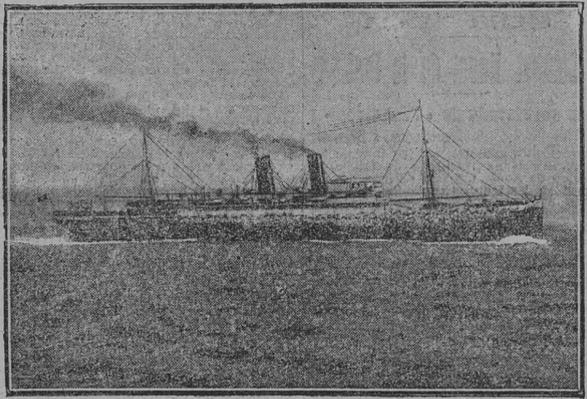
Paris, 5 Juillet.

Le gouvernement fait, à 15 heures, le communiqué officiel suivant :

Dans la région au nord d'Arras, deux tentatives d'attaques ennemies, précédées d'un violent bombardement, ont été enrayerées vers 22 heures. L'une a été dirigée contre nos positions devant Souchez. Les Allemands sont sortis à plusieurs reprises de leurs tranchées, armés de grenades et de pétards. Ils ont été obligés de se replier en laissant de nombreux cadavres sur le terrain. L'autre attaque s'est produite au Labyrinthe, elle a été immédiatement arrêtée par notre feu.

Au cours de l'après-midi d'hier, et dans la soirée, les Allemands ont pris l'offensive sur un front d'environ cinq kilomètres, depuis Fey-en-Haye exclus, jusqu'à la Moselle, à l'est de Fey-en-Haye, ainsi que dans la partie occidentale du bois Le Prêtre, c'est-à-dire sur un front total d'un kilomètre environ. Ils ont réussi, après un bombardement d'une extrême violence, à reprendre pied dans leurs anciennes lignes précédemment conquises par nous, mais, malgré la vigueur de leur action, ils n'ont pu les dépasser. Plus à l'Est, c'est-à-dire depuis la croix des Carmes jusqu'au hameau du Haut-dé-Rieupt, sur la Moselle, l'attaque allemande a complètement échoué. L'ennemi a subi de très lourdes pertes.

Sur le reste du front, rien d'important à signaler.



« Le Carthage »

paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique qui vient d'être coulé aux Dardanelles par un sous-marin allemand.

Le Casque de Tranchée

Dès le début de la guerre, on avait pu constater que la grande majorité des blessés étaient atteints à la tête, soit par des éclats d'obus, soit par des balles de shrapnell ou de fusil dont la calotte métallique eût pu les préserver dans la plupart des cas.

Nos « poilus » commencent par se protéger eux-mêmes, en plaçant, par exemple, le couvercle de leur gamelle sur le képi. Dernièrement, l'autorité militaire devait certaines unités d'une « cervellière », s'adaptant sous le képi, et qui rendit les plus grands services. Et voici maintenant que le « casque de tranchée », dont nous avons parlé à divers



d'après l'illustration

Le nouveau casque d'infanterie pour les tranchées

ses reprises, vient de faire son apparition ; il sera distribué, à mesure de la fabrication, à tous nos effectifs, cavaliers et fantassins. Ne pesant que 600 à 700 grammes, établi en acier très résistant, pourvu d'une visière et doublé, à l'intérieur, d'une coiffe en cuir, avec un dispositif d'aération parfait, il constitue, pour nos braves combattants, une coiffe légère, qui les défendra avec efficacité contre les projectiles de l'ennemi. Point en gris, comme notre 75, le nouveau casque porte, sur le devant de la bombe, un insigne distinctif, suivant les armes et subdivisions d'armes. Il sera commun pour tous : officiers, sous-officiers et soldats.

Le casque de tranchée ne sera, bien entendu, porté que pendant la bataille. Le képi traditionnel restera la coiffure réglementaire de nos troupiers. Ils le retrouveront à l'arrière, quand sonnera, pour eux, l'heure du repos.

PROPOS DE GUERRE

Pour la Fête Nationale

Les idées suggèrent les idées. La proposition de cet ouvrier de l'arsenal de Toulon d'offrir à la République, à l'occasion de la fête nationale, une journée de travail, n'a valu, outre l'approbation sympathique de plusieurs autres ouvriers, cette lettre d'un commis de perception de Marseille. « Voulez-vous me permettre de vous soumettre l'idée suivante ? « Les fonctionnaires de l'Etat, des départements et des communes, voire même tous les retraités, en un mot tous les budgetaires, ne pourraient-ils pas abandonner ce jour-là leur traitement ? « Le versement s'effectuerait le 31 juillet. A mon avis, ce geste doit être fait. Vive la République ! » Certainement, mon cher correspondant, vive la République. La République, c'est la France, et l'on ne fera rien de trop pour elle. Abandonner au profit de la nation une journée de traitement, le geste ne serait pas seulement joli, il serait utile.

Précisément le ministre des Finances vient de donner à toutes les administrations de l'Etat un mot d'ordre d'économie ; le moment paraît opportun, plus que jamais, de ne négliger aucun des moyens qui peuvent faire tomber dans la caisse de la Défense Nationale, un denier supplémentaire et imprévu.

Répétons ce que nous disions à propos de l'offre de l'ouvrier toulonnais : nous ne savons jusqu'à quel point de telles propositions peuvent être acceptables étant données les difficultés du moment et en tenant compte que ce qui est permis aux combattants ne l'est guère à des fonctionnaires ou à des ouvriers chargés de famille. Mais n'importe ; ces offres répétées, ces idées généreuses qui nous viennent de tous côtés révèlent l'état d'âme du peuple français ; elles nous apprennent de plus qu'un grand nombre de citoyens ont le désir très affirmé de faire, cette année, à l'occasion de la Fête Nationale, quelque chose de plus et de mieux que de coutume, de se livrer à une manifestation républicaine qui ne soit point platonique.

Il serait dommage, en vérité, qu'on ne sût pas tirer profit de ces bonnes dispositions.

ANDRÉ NEGIS

Lire à la 4^e page: FILS DE FRANÇAISE

LA GUERRE

Les Allemands prépareraient une attaque dans les Flandres

Un aviateur russe fait sauter un train de munitions

Paris, 5 Juillet. La Sous-Commission de la Marine de guerre de la Chambre, présidée par M. Louis Nail, député, a quitté Paris pour aller visiter les établissements de guerre et d'armement arsenaux de Lorient et de Brest où elle va poursuivre l'enquête qu'elle a récemment commencée à Toulon.

LA SITUATION

De notre correspondant particulier

Paris, 5 Juillet. Nous supposant sans doute affaiblis au lendemain de la bataille d'Arras, qui leur a coûté plus encore qu'à nous, les Allemands ont tenté subitement une attaque extrêmement violente contre nos lignes de l'Argonne, tandis qu'ils cherchaient à nous accrocher sur tout le reste du front.

On sait aujourd'hui que, sur le secteur relativement étroit du bois de la Grurie, ils ont lancé plus de quarante mille hommes. On a vu leur insuccès. Si nous avons fléchi un moment sous l'effet de gaz empuantés, nous n'avons pas tardé à reprendre le terrain abandonné. Ainsi, la surprise sur laquelle comptait l'ennemi pour crever notre ligne, cette surprise a été pour lui.

L'événement, s'ajoutant à tant d'autres de même nature, prouve, une fois de plus, la valeur défensive de notre front et la confiance que nous devons garder dans l'issue de la guerre.

Les Allemands, qui n'ont pas les mêmes raisons que nous de patienter, préparent, dit-on, une autre ruse en masse dans les Flandres. C'est possible, mais je répète qu'il faut envisager avec optimisme cette éventualité. Plus l'ennemi attaque et mieux cela vaudra, puisque c'est pour nous le moyen de l'user le plus vite, avec le minimum de pertes de notre côté.

Sur le front oriental, les Austro-Allemands visent nettement Varsovie. Les difficultés vont augmenter pour eux au fur et à mesure qu'ils avanceront dans un pays qui ne dépend plus de leur pied, et où ils ne laissent rien après eux. Mon sentiment est, qu'à moins d'une surprise, d'ailleurs toujours possible en guerre, les Allemands ne gagneront que du terrain, et qu'ils trouveront toujours en face d'eux des armées sans cesse reformées.

Les Italiens ont eu à subir une contre-attaque extrêmement violente des Autrichiens, sur le front Plava-Gradiska. Ils ont vaillamment repoussé l'ennemi et ils continuent à s'emparer des positions au delà de l'Isongo. Leur avance, ces deux derniers jours, bien que gênée par la crue du fleuve, a été très appréciable.

Enfin, du côté turc, les nouvelles qui nous parviennent, et que confirment des informations anglaises, présentent l'ennemi comme à court de munitions, et considérablement démoralisé ; ce qui est certain, c'est que les alliés, dans la presqu'île de Gallipoli, sont en bien meilleure situation, ils ne doivent plus négliger pour forcer, le plus tôt possible, le passage des détroits, et la chute de Constantinople, qui leur permettrait de communiquer librement avec la Russie. Ceci changerait la face des choses, aussi ne doit-on rien négliger, ni diplomatiquement, ni militairement, pour arriver à ce résultat.

MARIEU RICHARD.

NOS ALLIÉS ET NOUS

L'Angleterre admire la France elle doit aussi l'aider

Londres, 5 Juillet.

Le Morning Post, dans son article de loi, intitulé « Courage mon amie », écrit :

L'ennemi est en France depuis presque un an. Ce que nous allions à nous attendre ce temps, nous ne pouvons pas nous l'imaginer. Dans cette terrible épreuve, la France a montré un héroïsme qui se répètera sur les générations futures comme un exemple pour toutes les nations. Nous sentons, quand nous voyons la France souffrir sans murmurer, se battre en silence, avec un courage et une telle détermination, que jamais, même dans toute l'histoire de cette grande nation n'a été donnée une telle preuve triomphante de la grandeur de la France.

Mais l'admiration n'est pas suffisante, il faut l'aider. Notre armée occupe seulement 35 milles de toute la ligne tenue par les Français. Avec nos nouvelles armes et la plus grande provision de munitions qui résultera à coup sûr de nos efforts actuels, il devrait être possible d'aider les Français sur une ligne plus étendue. Il serait peut-être plus avantageux pour le contrôle mutuel des opérations, si la France avait une plus grande part dans les directions militaires britanniques. Avec l'Angleterre peut être considérée comme ayant la direction suprême sur mer, la France l'aurait ainsi sur terre.

Il n'y aura pas de campagne d'hiver aurait déclaré le Kaiser

L'Allemagne va faire un effort suprême sur notre front

Paris, 5 Juillet. Dans le Figaro, M. Capus cite les paroles d'un diplomate d'un pays neutre qui arrive de Berlin et qui passa, hier, par Paris. Il déclara :

Le grand événement de la semaine dernière à Berlin fut un discours de l'empereur à l'occasion d'une cérémonie militaire. Le Kaiser, au milieu des acclamations des officiers et soldats, jura qu'il n'y aurait pas de campagne d'hiver, et que la guerre serait finie en octobre.

Répandue par la ville, cette nouvelle y causa une surexcitation extraordinaire, car, ne doutez pas que dans l'armée comme dans la nation, la possibilité d'une campagne d'hi-

ver ne soit envisagée avec une véritable angoisse.

L'Allemagne s'y prépare, bien entendu, comme elle se prépare à toutes les éventualités de la guerre. Vous ne la trouverez en effet sur rien, mais ce qui est certain, et à mon avis entièrement et en votre faveur, c'est la terreur plus ou moins avouée, plus ou moins visible et profonde, cependant, dans toutes les classes de la société d'une campagne d'hiver. On peut affirmer que l'Allemagne, pour l'hiver, va faire d'ici à l'automne, un effort maximum, un effort suprême. Je dis suprême, parce que, malgré sa force immense, je ne la crois pas capable de résister dans de bonnes conditions à une rentrée en scène de la Russie vers la fin de l'été, en admettant surtout, qu'à ce moment-là, l'effort anglais aura encore un surcroît d'intensité.

L'offensive allemande va donc être, selon toute probabilité, furieuse et générale sur votre front. Une résistance heureuse de votre part aura des conséquences incalculables, puisque c'est peut-être le dernier effort de l'Allemagne qu'elle brisera ainsi.

Les forces armées en présence

Londres, 5 Juillet.

Le critique militaire du journal hebdomadaire Queen, évalue ainsi les forces armées et entraînées dont disposent les six grandes puissances à la fin du mois :

Allemagne et Autriche, ensemble, 6 millions 300.000 hommes.
France, 3 millions 500.000.
Grande-Bretagne, 2 millions ; Italie, 2 millions ; Russie, 4 millions.

La Russie possèdera en outre 5 millions de réservistes ; la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, ensemble, 2 millions et demi de réserves.

Dans les Flandres

Les Allemands envoient des hommes et de l'artillerie

Londres, 5 Juillet.

On mande de Rotterdam au Daily Mail : Après une courte accalmie, l'artillerie allemande reprend de l'activité dans la région de Dixmude.

Surant des informations reçues par notre correspondant, les Allemands continuent à assurer un contrôle rigoureux sur le mouvement qui se fait sur les voies ferrées. Il résulte qu'il n'a pu avoir des renseignements absolument certains sur le mouvement des troupes allemandes vers les Flandres, mais il y a tout lieu de croire que l'ennemi y enverra des hommes et des canons.

L'Action russe

Communiqué officiel russe

Pétrograde, 5 Juillet.

L'état-major du généralissime fait le communiqué officiel suivant :

Le 2 juillet, à l'entrée de la baie de Dantzig, un sous-marin britannique a fait sauter, au moyen de deux torpilles, un navire allemand du type « Deutschland », qui naviguait en tête de l'escadre. Un de nos torpilleurs a heurté un sous-marin allemand qui avait tenté de s'approcher de nos vaisseaux. Le sous-marin ennemi n'a pas reparu. Notre torpilleur n'a eu qu'une avarie insignifiante.

Dans la région de Chavil et à l'ouest du Niemen, aucune action.

Dans la région d'Edvabno, une lutte acharnée à coups de mines se poursuit. Près du village de Koutche, nous avons enlevé des galeries de mines ennemies où nous avons trouvé 22 pouds de dynamite. Nous avons fait éclater un fourneau de mines que nous avions préparé sur la Bzoura, près du village de Soukha. Nous avons repoussé une tentative de l'ennemi pour s'approcher de nos tranchées.

Dans la région de Radom, nos troupes, prononçant une offensive locale pendant la nuit du 2 au 3 juillet, ont enlevé les tranchées de plusieurs bataillons autrichiens.

Entre la Vistule et le Bug, le 2 et le 3 juillet, des combats acharnés ont eu lieu. Une offensive ennemie sur la rivière Vynizta a été arrêtée par nous avec succès. L'ennemi a concentré son principal effort dans la direction de Bykhav, où ses attaques dans la nuit du 2 au 3 juillet ont été repoussées par nos troupes, mais l'issue du combat n'est pas encore connue.

L'ennemi cherche également à progresser dans la direction de Zamostje-Krasnostava, où des combats de plus en plus acharnés ont été livrés le soir du 2 juillet et le matin du 3.

Dans la région où la rivière Volitzza se jette dans la Wieprz, sur la ligne des villages de Tarjimekhi, Krasnoe et Stryl, l'ennemi a subi, sur ce point, des pertes très sévères. Le village de Tarjimekhi que l'ennemi avait enlevé le soir, a passé de nouveau entre nos mains le matin du 3, après une attaque

vaillamment poussée par les régiments du général Imanoff.

On arrête un conseiller d'Etat russe d'origine allemande

Le conseiller d'Etat Spahn, sujet allemand, depuis longtemps directeur de la Société des produits chimiques et explosifs, laquelle fournissait l'armée russe, a été arrêté et envoyé dans la province de Ypessici.

Le plan allemand vise Varsovie

Après des proclamations lancées par des écrivains allemands informant les habitants de Varsovie que la ville sera aux mains des Allemands d'ici un mois, on dit aussi que les Allemands ont dressé une liste des Français éminents qui seraient perdus en raison de leurs sentiments russophiles, si les Allemands occupent la cité.

Un aviateur russe fait sauter un train de munitions

Un aéroplane du type V.I.A. Mourmoutz s'est rendu en reconnaissance de quatre heures dans la région de San. Après avoir rempli les diverses missions dont il était chargé, il a jeté trois bombes sur le train de munitions qui se trouvait dans la gare de Przeworsk.

Entre Complices

Les relations se tendent entre Allemands et Autrichiens. — Les vrais motifs du voyage du roi de Bavière à Vienne.

Le salut du roi à Trieste

Le roi, accompagné de M. Salandra, passant à Campana, localité située au nord de Montefalcone, d'où on aperçoit Trieste, fit arrêter son auto et dit à son ministre :

Sympathies Italo-suisse

Les Suisses établis à Turin, en majeure partie des Suisses allemands, reniment au Comité local pour la famille du Soldat, la somme de 47.400 francs, en témoignage de sympathie et de solidarité.

Les Etats-Unis et l'Allemagne

Le ministre de la Marine fait le communiqué officiel suivant :

Le 4 juillet, deux sous-marins allemands ont été canonnés dans la Manche par des bâtiments de la flotte de la deuxième escadre légère française.

Le 4 juillet, deux sous-marins allemands ont été canonnés dans la Manche par des bâtiments de la flotte de la deuxième escadre légère française.

Le 4 juillet, deux sous-marins allemands ont été canonnés dans la Manche par des bâtiments de la flotte de la deuxième escadre légère française.

Le 4 juillet, deux sous-marins allemands ont été canonnés dans la Manche par des bâtiments de la flotte de la deuxième escadre légère française.

Le 4 juillet, deux sous-marins allemands ont été canonnés dans la Manche par des bâtiments de la flotte de la deuxième escadre légère française.

Le journal Nya Dagligt Allehanda dit qu'un ministre on considère l'incident comme réglé.

Un vapeur anglais canonné par un sous-marin

Le vapeur anglais Anglo-Gallifornian, jaugeant 5.000 tonnes, est arrivé dans le port. On déclare qu'il a été canonné par un sous-marin allemand. Il y a 12 tués, dont le capitaine, et de nombreux blessés.

Un bateau norvégien coulé

Le bateau norvégien Frier-Cross a coulé après avoir été canonné par un sous-marin allemand. L'équipage a été sauvé.

L'Italie contre l'Autriche

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

Le grand état-major italien fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région du Tyrol-Trentin et en Carnie, l'action d'artillerie continue, appuyée par celle de petits détachements poussés vers le front ennemi.

La réponse allemande sur le « Lusitania »

La Gazette de Francfort annonce que la réponse allemande à la note américaine au sujet du Lusitania, est rédigée dans ses principales lignes et sera envoyée d'ici quelques jours.

La Guerre en Orient

L'attaque des Dardanelles

Comment fut blessé le général Gouraud

Un officier supérieur, venu des Dardanelles, donne les détails suivants sur la façon dont fut blessé le général Gouraud.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

Le 30 juin, le général fut blessé à la tête par un obus d'un fort ennemi qui venait de se faire entendre.

L'union économique austro-allemande

Commentant le projet d'une union économique de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie, la Gazette de Cologne écrit, dans son numéro du 3 juillet, « Si ce plan grandiose réussit, nous aurons d'Anvers à Bagdad un immense territoire où l'esprit d'entreprise du peuple allemand pourra se développer librement. Nous aurons, en même temps, assigné des limites à l'activité de nos ennemis. »

L'échange des grands blessés

Les conditions du rapatriement

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

La suite de pourparlers qui ont été assez longs et difficiles, les gouvernements français et allemand viennent de se mettre d'accord pour une nouvelle opération de rapatriement simultané de grands blessés de guerre.

POUR NOS SOLDATS

L'Envoi gratuit des Paquets postaux

La décision du Parlement est entrée en vigueur depuis hier

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

L'humanité, la Chambre vient de voter définitivement, en faveur des mobilisés, la gratuité de l'envoi, une fois par mois, d'un paquet postal pour les familles comptant au moins quatre enfants vivants et pour les bénéficiaires des allocations militaires.

maître de l'atelier Barnoux, où il travaillait, Adone voulut traverser la chaussée pour aller au travail, mais un tramway circulant Vieux-Port, qu'il n'avait pas entendu venir, le laissa tomber et le heurta et le tomba sous les roues qui lui broyèrent la jambe droite.

Officiers mécaniciens brevetés de la Marine marchande. — Les officiers mécaniciens brevetés de la Marine marchande ont tenu leur assemblée générale qui aura lieu aujourd'hui mardi 6 du courant, à 5 h. 30 du soir, au siège du Syndicat. Présence indispensable.

Quartier Lodi. — Les membres du Comité sont priés d'assister à la réunion qui aura lieu ce soir mardi, à 9 heures, Bar Bérge, rue d'Alger. Dernières dispositions à prendre pour la matinée de charité.

Vente de hardes. — L'administration des hospices civils de Lyon a décidé que les hardes désinfectées laissées par les malades décédés seront vendues aux enchères publiques par le ministère de MM. les commissaires-priseurs, le vendredi 9 juillet, courant, à 9 heures du matin, à l'hôpital de la Conception.

Renversé par un véhicule. — Vers 4 heures, avant-hier soir, M. Marius Chabert, 48 ans, plombier, traversait la rue Colbert lorsqu'il fut heurté et renversé par un véhicule qui conduisait M. Marius Gaspal, chauffeur. Relevé à l'hôpital, le blessé réclamait son état, peu grave, d'ailleurs, puis on le ramena à son domicile, 66, rue des Bon-Enfants.

Acte de courage. — Un break attelé d'un cheval, conduit par M. Dominique Picchio, demeurant, 23, boulevard Halle, montait la rue d'Angebre, hier, vers midi et demi. L'animal, effrayé on ne sait par quel motif, s'emballa et se mit à courir avec vitesse semant la terreur parmi les passants. Mais un soldat, Léon Maistre, appartenant au 7^e chasseurs alpins, en convalescence à Cassis, et qui se trouvait là, atteignit le cheval, le retint par la bride et le maîtrisa. Nous félicitons cet acte de courage militaire.

Exploits de cambrioleurs. — Dans la nuit du 30 au 31 juillet, entre 10 heures et 11 heures, un incendie a éclaté, par explosion, dans l'appartement sis au 1^{er} étage de l'immeuble qui porte le n° 17 de la rue Nationale, habité par les dames Marie Garbe et Hélène Cat. Après avoir fouillé les meubles et bouleversé les tiroirs, les malfaiteurs sont venus enlever 233 francs qui appartiennent à Mme Cat et 150 francs propriétés de Mme Garbe. Guillaume, commissaire du 1^{er} arrondissement, a transmis une note à la Sûreté.

Agresseurs arrêtés. — Avant-hier soir, un soldat généraliste, Toure Oriandrien, 28 ans, passait rue Bonterre, vers 5 heures 20. Deux malfaiteurs du « Solvay » le rencontrèrent, et sans provocation, le battirent comme plâtre et portèrent un coup de poignard qui le blessa assez grièvement à la joue gauche. Les deux agresseurs s'enfuyèrent, mais les gardiens de la paix ne tardèrent pas à les arrêter. Ils se nomment Paul Wolner et Erich Nielsen. On les a écroués. Toure Oriandrien est soigné à l'hôpital.

Autour de Marseille

AUBAGNE. Marché aux porcs. — Au marché aux porcs, qui eut lieu vendredi, on a vendu à des prix variés de 18 à 20 fr. la pièce.

Cour d'Assises des Bouches-du-Rhône

VOLS QUALIFIES

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La session ordinaire du troisième trimestre s'est ouverte hier matin à Aix, sous la présidence de M. le conseiller Saunier. La première affaire inscrite au rôle amenant au tribunal le nommé Calloil Marius-Paul, âgé de 29 ans, né et demeurant à Marseille, qui avait à répondre de l'inculpation de vols qualifiés.

La Catastrophe du boulevard de Roux POUR LES VICTIMES

Ainsi que nous le disions hier, un mouvement spontané de solidarité s'est manifesté dans notre ville en faveur des familles des malheureux victimes de la catastrophe du boulevard de Roux.

Des personnes généreuses ont versé leur obole entre les mains du maire de Marseille, dans les Comités d'intérêts de quartier ; d'autres l'ont adressé au *Petit Provençal*. Mais quelle que soit la voie choisie, nous sommes convaincus que ces généreux donateurs, nous rappelleront avec reconnaissance dans les heures de deuil que nous vivons.

En ce qui concerne le *Petit Provençal* a reçu les souscriptions suivantes :

Le Petit Provençal	250 fr.
Rédaction du Petit Provençal	50 fr.
M. Martin, directeur du Petit Provençal	50 fr.
M. le général Serrière	50 fr.
M. de la 15 ^e région	500 fr.
M. Joseph Michel	10 fr.
M. Henri Blanc	10 fr.
Anonyme	2 fr.
Banque James Rosa	20 fr.
Le petit Riri Roman, de la Perne	1 fr. 20
Le petit Colomban, pour le retour de sa mère	1 fr.
Un épargniste	2 fr.
Mme veuve Marius Gogioso	2 fr. 50
La petite Casas Francine	2 fr.
M. Jules Marcellin	2 fr.

Total..... 904 fr. 70

Cette première somme sera versée sans tarder au Comité d'intérêt du quartier, qui s'est chargé de la répartition des secours.

En remerciant très chaleureusement les donateurs, nous rappellerons que nous recevrons avec joie dans nos bureaux les sommes que nos amis et lecteurs voudront bien nous adresser dans le même but.

L'Enquête

L'émotion provoquée par la terrible explosion du 1^{er} juillet est toujours profonde. Elle fait dans le quartier l'objet des conversations qui roulent plus particulièrement sur le sujet délicat des responsabilités.

De tout ce qui se raconte, M. Vessard, commissaire de police, qui poursuit très activement l'enquête, nous rapporte les faits qui nous sont parvenus. Le magistrat ne veut pas ouïr une fois l'enquête close, on puisse lui faire le reproche d'avoir négligé un renseignement si minime qu'il soit, ou d'entendre une personne plus ou moins bien renseignée. Ce reproche, on ne le lui fera pas.

M. Vessard a fait établir deux plans complets de ce qui était la fabrique de M. Paire. Ce dernier a été appelé une dernière fois à s'expliquer sur le fonctionnement de ses ateliers depuis l'incident survenu il y a quelques mois, était exploitée par une société anonyme, et M. Paire en était le directeur.

Un point n'a pas été complètement éclairci : c'est celui de l'assurance. Il est d'autant plus important que la question intéressée à la fois et les actionnaires et le personnel si cruellement éprouvé par la catastrophe. Le magistrat a donc fait faire par la fabrique une enquête sur une compagnie étrangère d'une puissance en guerre avec la France. Sur ce point, M. Paire s'est pressé de certaines déclarations. Les membres de la famille dont les membres trouveront une mort atroce dans l'épouvantable catastrophe.

On a continué hier les travaux de recherche sur les débris de l'explosion. Rien de nouveau n'a été découvert. Mais comme le voisinage se plaint de des odeurs suspectes et fébriles se dégagent des débris, M. Vessard a décidé d'ordonner un déblaiement complet des lieux de la catastrophe. Il craint que des débris humains ou quelque cadavre ne se trouvent encore sous les débris.

Cette opération sera dirigée par le magistrat. Il continuera son enquête et transmettra le dossier à M. Malval, juge, chargé de l'instruction relative au déplorable événement.

Nous devons faire une rectification sur la liste des disparus. Mme Lazern, appelée Nazer à la fabrique, avait été signalée comme disparue en dernier lieu. Elle n'est ni dans la liste ni dans le dossier de son nom de jeune fille, Pomponi Elise, 28 ans, demeurant boulevard Rondel, 18. C'est donc une disparue de moins qu'il s'agit de dé-

duire de la liste. Le nombre total des disparus reste donc au chiffre de trente-sept. S'il s'agit d'un autre cas, nous ne pouvons que nous féliciter. Le nombre total des blessés demeure donc fixé à vingt-trois.

Aujourd'hui que l'état des blessés, en traitement dans les divers hôpitaux ou ambulances, paraît s'être amélioré. Pour ces intéressantes victimes du travail et du devoir patriotique, nous prions leurs familles, nous souhaitons que ce mieux s'accroisse et que bientôt ils soient tous hors de danger.

DES DARDANELLES A MARSEILLE

« L'Annam » canonné par les Turcs

Le navire est atteint par quatre obus, mais grâce au sang-froid de son commandant, il a pu poursuivre son voyage.

Nous signalons, d'autre part, l'arrivée du vapeur *Annam*, commandant Carré, qui revient des Dardanelles. *L'Annam*, au cours de son voyage, a couru de sérieux dangers, mais il s'en est tiré avec de simples avaries, importantes d'ailleurs.

Dans les derniers jours du mois de mai, l'*Annam* arrivait sur la côte de la presqu'île de Gallipoli, avec un millier d'hommes et une importante cargaison d'approvisionnement pour le corps expéditionnaire et principalement pour les troupes turques. Le commandant Carré alla mouiller non loin du cap Hellen et attendit les chalands dans lesquels la cargaison devait être transportée aux magasins établis sur la côte.

La première journée d'attente fut calme, mais la situation se modifia dès le lendemain. En effet, une batterie turque armée de très gros obus, de calibre de 240 probablement ouvrit le feu sur *L'Annam*. En moins de dix minutes, le navire fut atteint par quatre obus. Le premier atteignit la passerelle, la démolit et entraîna avec elle le commandant et la machine. Deux autres obus tombèrent dans les cales où il y avait des caisses d'approvisionnement et y provoquèrent un incendie, qui n'eut pas des suites très sérieuses. Le dernier enfin, creva la coque sous la ligne de flottaison, mais la déchirure, qui aurait pu amener la perte du navire, fut réparée par les équipes de secours qui se trouvaient dans la cale où l'obus arriva.

Voyant dans quel danger se trouvait son navire, le commandant Carré leva l'ancre et se dirigea vers le large. Les communications entre le commandement et la machine, deux autres obus tombèrent dans les cales où il y avait des caisses d'approvisionnement et y provoquèrent un incendie, qui n'eut pas des suites très sérieuses. Le dernier enfin, creva la coque sous la ligne de flottaison, mais la déchirure, qui aurait pu amener la perte du navire, fut réparée par les équipes de secours qui se trouvaient dans la cale où l'obus arriva.

Le commandant Carré se dirigea vers le large et se dirigea vers le large. Les communications entre le commandement et la machine, deux autres obus tombèrent dans les cales où il y avait des caisses d'approvisionnement et y provoquèrent un incendie, qui n'eut pas des suites très sérieuses. Le dernier enfin, creva la coque sous la ligne de flottaison, mais la déchirure, qui aurait pu amener la perte du navire, fut réparée par les équipes de secours qui se trouvaient dans la cale où l'obus arriva.

L'Etat-Civil

et les Morts pour la Patrie

Jusqu'ici aucune indication ne marquait, sur les papiers officiels, une différence entre les civils décédés normalement et les militaires et les civils tués à l'ennemi.

Un point n'a pas été complètement éclairci : c'est celui de l'assurance. Il est d'autant plus important que la question intéressée à la fois et les actionnaires et le personnel si cruellement éprouvé par la catastrophe. Le magistrat a donc fait faire par la fabrique une enquête sur une compagnie étrangère d'une puissance en guerre avec la France. Sur ce point, M. Paire s'est pressé de certaines déclarations. Les membres de la famille dont les membres trouveront une mort atroce dans l'épouvantable catastrophe.

Le "Carthage" coulé

par un sous-marin

Soixante-six hommes de l'équipage sont sauvés

Paris, 5 Juillet.

Le ministère de la Marine fait le communiqué officiel suivant :

Le paquebot français « Carthage » a été torpillé et coulé par un sous-marin sous le cap Hellen, dans la journée du 4 juillet.

66 hommes de l'équipage ont été sauvés, 6 ont disparu.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Depuis près de deux ans, le *Carthage* était commandé par le capitaine au long-cours Vecchioli, âgé de 50 ans, marié et père d'un enfant, M. Vecchioli est avantagusement connu dans le monde de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Le *Carthage* était une des plus récentes et une des plus belles unités de la flotte méditerranéenne de la Compagnie Transatlantique. Construit en 1910, par les Chantiers de la Clyde, il mesurait 129 mètres de long, sa jauge brute atteignait 5.000 tonneaux, sa jauge nette 2.014 tonneaux. Doté de puissantes machines, de deux hélices, d'une double cheminée, le *Carthage* donnait facilement une vitesse de 17 nœuds et demi. Jusqu'à nos premiers jours de la guerre, il avait été affecté au service des passagers et postal rapide entre Marseille, Tunis et Alger.

Les Dernières Dépêches de la Guerre

COMMUNIQUE OFFICIEL

Le gouvernement fait, à 23 heures, le communiqué officiel suivant : Journée relativement calme sur l'ensemble du front, sans aucune action d'infanterie.

On ne peut signaler que l'activité particulière de l'artillerie ennemie entre la Meuse et la Moselle. La région du bois Le Prêtre a subi notamment un bombardement très violent d'obus de gros calibres.

Londres, 5 Juillet.

Le Foreign Office annonce que des lettres portant l'étiquette : *Censure allemande*, ont été reçues en Angleterre. Ces lettres ont ainsi été envoyées aux individus qui, lorsque les paquebots-postes suédois *Bjorn* et *Thorsen* ont été pris par les Allemands, les sacs de dépêches scellés, venant de Russie et de Suède, ont été ouverts, en violation directe de la convention de La Haye.

Paris, 5 Juillet.

Le banquet de la Chambre de Commerce américaine. — Une imposante manifestation franco-américaine.

COURRIER MARITIME

ARRIVEE DE COURRIERS

Le Yarra, des Messageries Maritimes, venant d'Alexandrie, est arrivé au cours de l'avant-dernière nuit, avec 321 passagers...

Le Memphis, de la même Compagnie, est rentré hier matin, à Marseille, venant de Dédagatchi avec 120 passagers...

MOUVEMENT DES PORTS

Le mouvement d'entrées et de sorties dans les ports de Marseille, à 6 h, hier, de 28 vapeurs...

ARRIVEE

A l'arrivée, le vapeur français Caravelles, venant de Toulon, sur lest; le vapeur italien Brianza...

City-of-Sparta, de Kurrachée, avec 69 passagers, dont 31 pour Marseille...

ex-compt: Orléans, 1189 et 1185; Omnibus, 423; ex-compt: Métropolitain, 433; Nord-Sud, 103 50; Suez...

Bourse de Paris le 5 Juillet

3 1/2 % Français, 70. — 3 % Amortissable, 78 75. — 3 1/2 % Amortissable, libéré, 91 42 1/2. — Obligation Ouest-Etat 4 % 435. — Argent 1/2 % 1911, 82...

Bulletin Financier

Paris, 5 Juillet. — Les dispositions de la place sont restées les mêmes. On n'écoupe toujours qu'un très peu...

1888, 358 50; 1885, 373, 1903, 410; 1909, 218; 3 1/2 % 1913, libéré, 418; 4 % 1913, 425. — Panama à lots, 100. — Tramways 4 % 355.

Bourse de Marseille le 5 Juillet

3 % au Porteur, c. 100, 70 15; c. 200, 70 10. — Russie Consolidés 4 % (1re et 2e séries), 92 50; 5 % 1906, 85 25; 4 1/2 % 1909, 80 50. — Crédit Lyonnais, 1030. — Rio-Tinto, 1500. — Société Marseillaise, 1200. — Fréssinet et Cie, 250. — Transports Maritimes à vapeur, 501. — Charbonnages des Bouches-du-Rhône, 1138. — Fournier L. Félix et Cie, 132. — Ville de Paris 1871 3 % 287, 1899 3 %, 314, 1912 3 %, 35 fr. non versés, 22 50. — Foncier 1879 3 %, 450; 1885 2 1/2 %, cinquantes, 83; 1909 3 %, 215. — Communales 1905 3 %, 407; 1913 3 %, lib., 207 50. — Paris-Lyon-Méditerranée 3 %, fus. anc., 337. — Docks et Entrepôts de Marseille 3 %, 370.

ETAT-CIVIL

NAISSANCES le 4 et 5 juillet. — Bruno Jacques, Les Olives. — Izzo Carmelo, rue Mirabeau, 10. — Lazzarini Charles, boulevard Bonnevague, 36. — Bastide Louis, rue Lalandier, 112. — Faussonne Genevieve, boulevard Charpentier, 18. — Blassac Simone, Pont-de-Vieux. — Rossignol Madeleine, Saint-Louis. — Nyon Juliette, Châteauneuf. — Dimasi Marie, rue Fontaine-Rouvière, 10. — Ferraro Thérèse, rue Chateaubriand, 13. — Vitellio Thérèse, traverse Dufour, 15. — Carrière Marie, rue Paradis, 37. — Van Pierre, rue des Treize-

RIDES CICATRICES, TACHES. Trous VEROLE

Escaliers, 17. — Petit Parice, rue du Boreau, 1. — De Chateau Fédée, avenue de la Capelle, 30. — Damina Joseph, Saint-André. — Camozzi Thérèse, rue Champ-de-Mars, 1. — Vaccaro Emilio, rue Saint-Sauveur, 65. — Baudouin, rue Saint-Henri, 40. — Goitre Lucien, Saint-Louis. — Adolphe Pauline, rue Désir, 18. — Garsin Suzanne, boulevard Périer, 88. — Marcel Jeanne, rue Saint-Lambert, 30. — Second Nodde, rue Bon-Jésus, 1. — Visani Pauline, rue Julia, 6. — Maria Jeanne, rue Sainte, 151. — Carcano Thérèse, rue de la Vilette, 13. — Ginier Lucien, Mazargues. — Marol Françoise, Saint-André. Total: 37 naissances, dont 8 illégitimes.

DECES du 4 juillet

Mauranchon Jean, 31 ans, rue Bernard-du-Bois, 34. — Donsaz Adrienne, 8 mois, la Calade Saint-Louis. — Gusco Margherita, 34 ans, Saint-André. — Dell'Amico Arnaldo, 39 ans, boulevard Olivier, 20. — Monteil Anna, 29 ans, chemin de Montolivet, 235. — Payan Gustave, 66 ans, rue du Muguet, 11. — Borda Marie, 61 ans, boulevard Michel, 84. — Bonnes Joseph, 61 ans, Sainte-Marguerite, 84. — Bonnes Joseph, 61 ans, Sainte-Marguerite, 84. — Malerba Jean, 65 ans, rue Sainte, 14. — Girard Pierre, 3 ans 1/2, boulevard Olivier, 18. — Arnaud Paul, 69 ans, boulevard Oudin, 85. — Crozier Marie, 69 ans, boulevard Rougier, 62. — Frazzini Madeleine, 65 ans, traverse des Chalets, 10. — Carvin Ernest, 35 ans, Saint-André. — Consolini Lazare, 61 ans, boulevard Vauvray, 10. — Arnaud Marie, 24 ans, rue Roquebrou, 43. — Prin-Rocher Augustin, 39 ans, rue Abrain, 15. — Mestor Jules, 79 ans, Sainte-Marguerite. — Callegario Ernest, 48 ans, La Cabot. — Zavattari Luigi, 50 ans, avenue d'Aren, 21. — Gos Louis, 76 ans, avenue du Prado, 303. — David Louis, 79 ans, rue d'Orléans, 25. Total: 36 décès, dont 7 enfants.

Inouï et Merveilleux

Tous nos COMPLETS sur mesure avec essayage et devants incassables. PRIX UNIQUE 45fr. A l'Inouï Tailleur (Rue Colbert, 16. MARSEILLE (Ed de la Madeleine, 37 AVIGNON, TOULON, CETTE, BEZIERS MONTPELLIER, SAINT-ETIENNE, GRENOBLE

DECES du 5 juillet

Estève Joseph, 83 ans, boulevard Gilly, 46. — Souperlat Lucie, 29 jours, rue Poissonnerie-Vaillie, 14. — Berthon Jean, 6 mois, boulevard Balie, 171. — Odet Marie, 88 ans, Saint-Jean. — Chipponi Jean, 9 mois, 102, rue Thomas. — Turpo Joseph, 7 mois, rue du Four, 12. — Camoin Josephine, 66 ans, rue Granoux, 33. — Carcenac Baptiste, 71 ans, rue Durany, 4. — Fioz Léon, 39 ans, La Barasse. — Mecca Vincenzo, 4 ans, Estaque-Gare. — Héradry Jacques, 78 ans, rue Bourde, 40. — Gay Adèle, 83 ans, Le Galvé. — Velay Françoise, 73 ans, rue d'Endoume, 159. — Arnaud Marie, 24 ans, rue Roquebrou, 43. — Prin-Rocher Augustin, 39 ans, rue Abrain, 15. — Mestor Jules, 79 ans, Sainte-Marguerite. — Callegario Ernest, 48 ans, La Cabot. — Zavattari Luigi, 50 ans, avenue d'Aren, 21. — Gos Louis, 76 ans, avenue du Prado, 303. — David Louis, 79 ans, rue d'Orléans, 25. Total: 36 décès, dont 7 enfants.

CHICORÉE DU NORD VÉRITABLE. AUX BRAVES TERRITORIAUX. VILAIN FRÈRES PETITE SYNTHÈSE (NORD)

anciens ou récents guéris en 3 jours, sans injection, par les CAPSULES S'-AMARIN PHARMACIE MEILHAN

Le Petit Provençal du 6 juillet. Filles de Française. Grand roman d'actualité. PREMIERE PARTIE. SOUS LA VOUTE DU CANON.

AVIS AUX MÈRES DE FAMILLE. La FÉCULE GIDET Lacto-Phosphatée, la meilleure de toutes les farines pour l'alimentation de l'enfance...

GUIDES DE JOANNE LES GRANDS GUIDES FRANÇAIS

BAUME DES CREOLEES pour le développement et le raffermissement DES SEINS. Seul traitement externe inoffensif pour donner à la femme une poitrine idéale.

MALADIES. QU PINTO VENDE Ecriteaux et Enseignes. PENSION de famille est offerte à 5 ou 6 personnes, site très agréable...

Chacun, après s'être assuré qu'il a dans sa poche, sous la main, son passement individuel, chargé de ces recommandations en cas d'accident, et lui fait ses recommandations suprêmes...

haie, le corps penché à gauche, il porte ses mains à sa poitrine, comprimant son cœur. C'est là qu'il est touché. Je me précipite pour le soutenir et me trouve face à mes hommes. Ils ont l'air rudement impressionnés. Ça fait toujours un drôle d'effet, pour le premier qui voit tomber. Puis, R... étant un bon type, on l'aime bien.

lus, — le pauvre bougre n'en a plus pour bien longtemps!... Il s'agit maintenant de rallier ma section. Je regagne le jardin en coupant au plus court. Ah! mes bons amis! les Boches n'avaient pas perdu leur temps! il était frais, le joli petit jardin aux plates-bandes si correctes, aux allées si amoureuxment ratiées!

Annuaire Economiques "Classées"

DEMANDES D'EMPLOIS. La ligne 0 fr. 50, minimum 2 lignes. JEUNE FILLE 20 ans, réfugiée, demande un placement...

ON DEMANDE scieur capable pour circulaire. Chantiers, 25, boulevard Bailly. JEUNE FILLE pour faire les courses demandée, payée, chez Mme Plone, r. Fortia, 2.

BELLE CHAMBRE indépendant, meub. à louer en fam., r. Longue-des-Capucins, 1er. A LOUER avec ou sans pension, divers appartements meublés et chambre avec cabinet de toilette...

ANIMAUX. VENDRE Anse, charreton et sulky. S'adr. rue Fontaine-St-Lazare, 8, magasin. PERDUS ET TROUVES. PERDU par réfugié, 4 billets de 5 f., de la rue Paradis à la rue Brétoul, et tran bd Autran, Rap, chez Castelmuro, glacier, rue Paradis.

AVENIR DEVOILE. MME MARIA Consultations depuis 1 fr., maison hon., rue Neuve, 8, 3e. BRIQUETS. FOURNITURES pour briquets, lampes de poche, Paul Roche, 26, rue Longue-des-Capucins.

POUR NOS SOLDATS. PIEDS SENSIBLES. — Les ampoules, écorchures, frottements douloureux de la chaussure ou de la selle, sont prévenus ou guéris par le cosmétique Le Mitrailleur... SAGE-FEMME. ACCOUCHEMENTS pensionnaires 40 fr. consultation gratuite de 1 h. à 5 h. Place d'Alsace, Discretion absolue.