

LE PETIT PROVENÇAL

Journal Quotidien d'Union Nationale

ABONNEMENTS
Marseille, Bouches-du-Rhône, Var, Vaucluse, Gard
et Basses-Alpes..... 5 fr. 9 fr. 17 fr.
Autres départements..... 5 fr. 4 fr. 17 fr.
Etranger (Union postale)..... 9 fr. 17 fr. 30 fr.

N° 14.070 — QUARANTIÈME ANNÉE — DIMANCHE 15 AOUT 1915
LE NUMÉRO 5 CENTIMES
75, Rue de la Darse, 75 — Marseille

ANNONCES
Annonces Anglaises, la ligne : 1 fr. — Réclames : 1.75 — Faits divers : 3 fr.
Après Chronique Locale, la ligne : 5 fr. — Chronique Locale : 10 fr.
Les insertions sont exclusivement reçues
A Marseille : Chez M. G. Allard, 81, rue Pavillon, et dans nos bureaux
A Paris : A l'agence Havas, 8, place de la Bourse, pour la publicité extra-régionale

Chronique Parisienne

Euration. — L'hiver russe. — La dame Amoureux. — Et M^{me} de Thèbes. Les disparus. — Le toupet. — L'Étoile.

On épure et c'est à Montmartre qu'on pratique l'épuration.
Montmartre est, dans Paris, un Paris spécial, qui renferme un monde d'artistes, un monde de gens paisibles et un monde d'individus, tant mâles que femelles, absolument indésirables. Ces derniers procèdent des métiers républicains ; ce sont ceux-là que la police en ce moment cueille pour en débarrasser la capitale, ce qui est difficile, mais non pas impossible.
Toutes les scories de la ville sont entassées dans ce quartier où se trouvent comme en temps ordinaire, les cafés les plus excentriques, les revues et les nombreux établissements fréquentés par des déshérités, noctambules de toutes catégories, viveurs, snobs ennuyés, ennuyeux et bruyants.
C'est l'écume d'un quartier peuplé aussi de travailleurs qui, eux, ne font point bruit et passent en silence ou en sautant les épaules devant cette population qui leur est étrangère.
Cela n'empêche pas que, pour beaucoup des gens de la province, Montmartre et Paris ne fût qu'un.
Les Montmartrois de pur-sang demandent qu'on les débarrasse au moins des étrangers, ce n'est pas trop exiger.
Au commencement de la guerre, l'épuration s'était faite naturellement ; on se demandait où était passé tout le vilain gibier de bague que Paris, comme toutes les grandes villes, renferme. On ne voyait plus circuler de piétons ni de souteneurs aux heures accoutumées ; peu à peu, ce joli monde est revenu ; la population s'en est d'abord inquiétée, puis fâchée ; on a essayé de lui donner satisfaction et voici que l'on procède à des rafles.
On pourrait agir de même dans d'autres grands centres où sévissent des agglomérations de ce genre.
Ces gens sans mœurs et sans aveu, ils doivent bien avoir une situation militaire quelconque ; on s'occupe de le leur démontrer. Car, la préoccupation de chacun est de chercher pour quelle raison tel individu qu'on rencontre dans la rue, que l'on croise en tramway ou ailleurs, est là au lieu de se trouver dans l'active.
La guerre peut-être finira avant que toutes ces choses soient mises au point.

En attendant, on devise sur cette misérable guerre : les Russes ont-ils vaincu ? Le gros public en dirait que le sort des batailles futures dépend de leur tenue et l'on demande pourquoi ils n'étaient pas prêts.
Voilà des choses qu'il ne faut jamais demander et pour cause. Mais, bonnes gens que nous sommes, le Russe qui recule méthodiquement en un allié de plus utiles, les Allemands ne peuvent, en aucune façon, le quitter ; ils sont collés à lui et, durant cette prodigieuse randonnée, l'allié prépare ses matériaux, attendant son autre allié l'Autriche qui n'a besoin ni de mitrailleuses ni de gros obusiers.
Le Kaiser ne l'ignore pas. Ainsi, tâchons de ne pas nous frapper. Il faut bien improviser des raisonnements réconfortants puisqu'on tient à raisonner sur la guerre et à pousser en avant.
Calmons-nous ; c'est un de nos devoirs et non pas le moindre. L'Allemand n'est pas à Moscou, peut-être est-il plus gêné au côté de la Baltique, mais qu'en fait ? Rien que ce que nous disent les communiqués, réduits naturellement à certaines formules : « Nous avons pris telles tranchées ; nous avons pris telles autres... nous les avons reconquises... combats à la grenade... exploits d'aviateurs, etc., etc. »
Aujourd'hui est comme hier ; ce sont les lendemains qui nous occupent : n'est-ce pas bien naturel ?
Mais ce qu'il importe de remarquer, c'est que l'impudence est plus vive, plus loquace aussi, sur les points les plus éloignés du territoire où se meuvent les armées. Là-bas on est peut-être plus au fait des difficultés de cette étrange guerre.
Soyons donc patients.

Ce qui aide certains à l'être plus que les autres, c'est le réconfort qu'ils vont chercher hors du domaine commun.
Les devins se devineront feront fortune cette année.
Ce n'est pas sans une stupéfaction profonde que l'on a pu lire le jugement rendu par une Chambre parisienne, jugement qui acquitte purement et simplement une de ces devineresses prévenues d'escroquerie.
Le jugement, donné en faveur des clients de la dame, n'est pas été appelé en cause, réclame, qu'ils n'ont payé que ce qu'ils ont voulu ; que, même, certains ont été renseignés gratuitement et que tous se déclarent satisfaits de la consultation qui ne leur a révélé que des faits absolument véritables et prouvés par une confirmation postérieure officielle.
Ça, comme on dit, c'est plus fort que de jouer au bouchon avec des pains à cacheter !
Jamais plus belle réclame ne fut consentie à l'un de ces praticiens.
La Dame Amoureux, dont il est question, est toute simplette elle ne cherche pas midi à quatorze heures ni ne renuie le marc de café ou les tarots ! Elle est tout bonnement en relation avec les esprits ; ils lui dictent ses réponses : Tel soldat qui a disparu est prisonnier ; tel autre qu'on croit mort n'est que blessé grièvement ; tel autre encore a péri.
Il se trouve que les faits sont confirmés ; que voulez-vous que disent les clients ? Ils proclament la vérité ; et, comme on ne leur a pas soutiré de l'argent, que voulez-vous que dise le tribunal ?
Il acquitte, retenant pour mémoire la simple convention.
Si la femme d'un des juges est en peine de son fils disparu, nul doute qu'elle ne coure au plus vite chez la devineresse.
Et voilà Mme de Thèbes éclipée, d'autant plus que la bonne dame, devineresse pour gens chics, n'en méritait pas large depuis la guerre : toutes ses prédictions, si prudentes et si voisées d'ailleurs, ont été cruellement démenties.
Mieux vaut évidemment s'adresser aux esprits et les spirites remportent là une victoire complète ; il ne s'agit que de savoir se mettre en relation avec eux.

378^e JOUR DE GUERRE Communiqué officiel

Paris, 14 Août.
Le gouvernement fait, à 15 heures, le communiqué officiel suivant :
En Artois, au nord du château de Carleul et autour de la station de Souchez, lutte à coups de grenades et de pétards pendant une partie de la nuit.
En Argonne, l'ennemi a prononcé dans la soirée une attaque sur tout le front du secteur de Marie-Thérèse. Il a été partout repoussé par notre feu et a subi des pertes sensibles. Une nouvelle attaque allemande s'est produite à la fin de la nuit, mais elle a été menée avec moins de violence et a été rapidement arrêtée.
Nuit calme sur le reste du front.

AUX DARDANELLES

Depuis le 6 août, les forces britanniques ont opéré un débarquement avec succès dans la région de la baie de Suvla et réalisé des progrès plus au Sud, dans la région de Gaba-Tépé, où, après des combats violents, elles ont réussi à prendre pied sur les pentes du massif de Sari-Bair, faisant plus de six cent cinquante prisonniers, et s'emparant de neuf mitrailleuses. Les opérations continuent à se développer sur ce point.

Dans le sud de la péninsule, les tentatives des Turcs pour enfoncer nos lignes ont toutes échoué. Nous avons réalisé de légers progrès le 7 août.

Depuis cette date, l'action, devant le front français, a surtout consisté en une lutte d'artillerie, avec un avantage marqué pour nos batteries.



A NIEUPOORT
L'un des derniers communiqués officiels signalait la reprise de l'activité ennemi contre l'héroïque cité de Nieuport, citadelle avancée de la résistance belge. Nos photographes représentent : à gauche, l'aspect d'une maison de Nieuport éventrée par un obus de gros calibre ; à droite, ce qui reste de l'ancien phare situé à cent mètres de nos tranchées de première ligne.

EN CAMPAGNE ATTAQUE DE NUIT

D'un de nos correspondants particuliers :
Dans la tranchée, Août 1915.
Pour le soldat, le tragique de la guerre a besoin de beauté ; sinon au lieu d'exalter il épouvante... Du moins pour le soldat français qui a ouvert à ce sentiment, dont l'imagination est si sujette à ses magnificences. A la brume nos poils préfèrent le soleil, aux nuits obscures le clair de lune, qu'il n'ose d'exécuter une patrouille, une offensive, un coup de main.
L'autre soir je m'en suis parfaitement rendu compte. C'était l'heure de la relève. Nous attendions nos périodiques successeurs. Nous les attendions comme toujours avec impatience ; comme le cheval qui accomplissant régulièrement la même besogne éprouve qu'il est l'heure de rentrer à l'écurie. (Un poète épique ne pourrait trouver à ma place, je crois, aucune autre métaphore traduisant sous une forme plus grandiose la vérité.)
Tous préparés pour le départ, nous fumions une dernière pipe pour tuer les minutes trop longues. — Une dernière pipe renouvelée plusieurs fois — lorsque le silence exceptionnel qui avait accompagné la tombée de la nuit fut soudain coupé à quelques centaines de mètres de notre droite par une multitude d'explosions brèves et simultanées. En même temps une ligne de feu rougeâtre scintillait dans l'horizon, presque en face de nous, ce côté du front étant concave.
C'était une attaque à la grenade. La nuit était sombre. Le feu rougeâtre, vers l'Ouest, lançant de nombreux éclairs — Voilà bien notre veine, grogna un grincheux. C'est toujours au moment de la relève que ça arrive. On dirait vraiment que les Boches le font exprès pour em...bêter notre bataillon.
Ce grincheux n'avait pas tout à fait tort. Lors de notre précédente relève une forte attaque allemande s'était produite au même point, ce qui nous avait obligés, après avoir été les tranchées à nos remplaçants à demeurer plusieurs heures dans un boyau ; jusqu'à la fin de l'attaque.
Mais ce soir la relève se produit enfin normalement. Nous pouvons aller droit au cantonnement. C'est une attaque des nôtres. Les consignes passées, nous nous écoulons par le boyau sans tambours ni trompettes. L'orage s'avance, de larges gouttes de pluie s'écrasent sur notre nez. Il faut se hâter.
Activez, activez, ça va tomber dur, marmotte quelqu'un.
Et nous nous pressons à travers les méandres du boyau, comme une ombre agile.
Pendant l'attaque se développe intensément derrière nous. Les canons allemands

LA GUERRE

Les Allemands en échec sur le front oriental

Carmaux, 14 Août.
A la suite du récent vote du Parlement en vue d'intensifier la production des houillères françaises les membres de la Sous-Commission des mines sont arrivés pour visiter le bassin du Tarn.
Ils ont assuré que les mineurs de Carmaux qui déjà ne chômeraient pas le 1^{er} mai, pousseront à son maximum d'intensification la production afin d'accomplir jusqu'au bout leur devoir patriotique.

LA SITUATION

Paris, 14 Août.
Ce qui se passe en Russie rappelle assez exactement les manœuvres d'enveloppement réciproque que, durant un mois, alliés et ennemis multiplièrent sur le front occidental, et que l'on a appelé la course à la mer, puisque cela nous conduisit effectivement jusqu'au rivage du Pas-de-Calais.
Nous assistons à un spectacle identique en Russie. L'aile gauche de Hindenburg cherche à envelopper les troupes de nos alliés, qui se replient à l'est de la Vistule, et ce sont, au contraire, ces derniers qui, débordant cette aile gauche, la mettent en fautive position. Au centre, où l'ennemi use d'une autre tactique, qui consiste à enfoncer la front russe, il n'arrive pas à l'ébranler, et le contre-coup de cette résistance, contre laquelle il se brise, a sa répercussion entre la Narwé et le Bug, où les Russes ont pris une heureuse contre-offensive.
En résumé, la situation sur le théâtre oriental est beaucoup plus inquiétante pour les empires du centre que pour notre alliée, dont la résistance magnifique forcera l'heureux destin.
Sur notre front, il n'y a guère à signaler que les incessantes attaques de l'ennemi en Argonne. De même, du côté italien, les communiqués du général Cadorna n'appellent aucun commentaire. Des événements plus importants vont retenir l'attention du côté de l'Orient.

L'état d'esprit de l'Armée française

« Nous nous battons jusqu'à ce que nous soyons en Allemagne »
Londres, 14 Août.
Les journaux publient une dépêche de New-York reproduisant un télégramme d'un correspondant de journaux américains à Paris, lequel vient de visiter le front français. Ce correspondant écrit :
« Nous nous battons jusqu'à ce que nous soyons en Allemagne, deux ans s'il le faut ou même dix. » Voilà l'esprit de l'armée française.

Aujourd'hui, les Français déclarent que si les Allemands essaient de mettre à exécution leur menace de se frayer un chemin jusqu'à la Manche et vers Paris, le Kaiser ira au-devant de son Waterloo. En exécutant cette tentative, les Allemands feront tout simplement le jeu des alliés. Ce sera pour eux le commencement de la fin.

Affablies par leurs pertes terribles, les légions du Kaiser seront à la merci des alliés, qui, avec le temps qui travaille pour eux, ont conservé, dès le début, leurs troupes en vue de cette éventualité, grâce en partie, à la prescience du généralissime Joffre.

Le Daily Express publie, sans date, une longue interview qui a été eue avec « un des plus hauts fonctionnaires du ministère de la Guerre français ». Voici la conclusion de cette interview :
« Le moral de l'armée française est toujours au même niveau élevé que naguère ; sa confiance n'est pas ébranlée. Cette force morale, combinée avec les forces matérielles qui s'accroissent de jour en jour, est la meilleure garantie de notre succès ».

L'Interview est consacrée aux conditions du combat sur le front.

Au Conseil des Ministres

Paris, 14 Août.
Les ministres se sont réunis ce matin, à l'Élysée, sous la présidence de M. Poincaré. M. Delcassé, ministre des Affaires Étrangères, et M. Millerand, ministre de la Guerre, ont fait au Conseil un exposé de la situation diplomatique et militaire.
M. Viviani, président du Conseil, a ensuite entretenu ses collègues de la démarche faite auprès de lui jeudi dernier par les députés du groupe radical et radical-socialiste de la Chambre.
A la suite de cette communication, le Conseil a procédé à un échange de vues sur l'état des travaux parlementaires. M. Millerand, ministre de la Guerre, a indiqué à ses collègues le sens des déclarations qu'il compte faire vendredi prochain devant la Chambre, à l'occasion de la discussion des crédits destinés aux sous-secrétaires d'État de l'Intendance et du Service de Santé, récemment créés au ministère de la Guerre.
Le prochain Conseil aura lieu mardi matin.

LES EXPLOITS DE NOS AVIATEURS

La chasse aux aviatiks et aux albatros
Paris, 14 Août.
Au cours des journées des 11 et 12 août, plusieurs combats aériens sont engagés entre nos avions et les aviatiks. L'un de nos appareils, qui survolait Colmar, a pris à partie un aviatik, qui a été obligé de piquer jusqu'à quelques centaines de mètres du sol.

L'Action russe

Pétrograde, 14 Août.
Le grand état-major du généralissime fait le communiqué officiel suivant :
Dans la région située au sud-est de Mitau, le 12 août, les Allemands ont été refoulés par nos troupes au delà de l'Aa ; au cours de la retraite, nous avons fait des prisonniers.
Dans la direction de Jakobstadt, de Dwinsk et Wilkomir, nous continuons également de presser les troupes ennemies surmontant leur résistance acharnée.
Dans la région de Kovno, les Allemands ont temporairement cessé leurs attaques ; la lutte d'artillerie continue.
Sur le front entre la Narwé et le Bug, la contre-attaque prononcée par nous le 11 août a facilité à nos troupes, dans le secteur au nord de ce front, la retraite sur des positions situées plus en arrière.
Sur les routes de la Vistule moyenne, conformément aux exigences de la situation générale, nous avons évacué Sokoloff, Siedletz, Loukoff. En général, sur le front de nos troupes qui opèrent sur la rive gauche du Bug, il n'y a eu, le 12 août, aucun engagement important.
Sur la rive droite du Bug, de la Ziota-Lipa et du Dniester, il n'y a pas de changement essentiel.

La victoire russe de Vlodova

Paris, 14 Août.
Le Daily Mail écrit à propos de la victoire russe à Vlodova :
« Le combat, déclare-t-on officiellement, fut plus violent et plus sanglant qu'aucun autre auparavant. Cela indique quelle importance l'état-major allemand attachait au succès de Mackensen. Si celui-ci avait réussi, il aurait coupé la retraite à des forces considérables. Il y réussit presque ; le désastre ne fut évité que par la promptitude avec laquelle le général Alexieff envoya en renforts tous les hommes et tous les canons qu'il put rassembler. Il donna l'ordre de reprendre Vlodova et commanda à toute l'armée du Bug d'attaquer les Allemands et de combattre avec plus d'acharnement que jamais. Il fut obéi ».

Les troupes combattirent magnifiquement. En trois jours, elles rejouèrent l'ennemi à 20 miles en arrière. Elles tiennent maintenant solidement à quelque distance au nord de Kholm.

Les Allemands en retraite

Pétrograde, 14 Août.
Le point le plus intéressant du front est actuellement la région située entre la Dvina et le Niémen. Par la prise de Soviany, à huit miles au nord de Wilkomir, les Russes ont pénétré la ligne allemande. Les groupes ennemis opérant respectivement autour de Poneveje et de Wilkomir, se trouvent maintenant séparés et le second semble en danger.
Suivant l'opinion des experts militaires, ce groupe bat précipitamment en retraite, soit pour effectuer sa jonction avec le groupe de Poneveje, soit pour rejoindre les troupes qui assiègent Kovno.

Les Russes redeviennent maîtres de la situation

Londres, 14 Août.
On télégraphie de Pétrograde au « Morning Post » :
« Les Allemands paraissent définitivement tenus en échec. Les Russes redeviennent maîtres de la situation. »

La manœuvre du Bug au Niémen

Paris, 14 Août.
Voici en quels termes le colonel Feyler annonce, dans le Journal de Genève, la manœuvre russe du Bug au Niémen :
« Si l'on analyse des opérations de guerre, on est conduit nécessairement à établir une séparation entre les actes qui les constituent. On distinguera, par exemple, d'une façon absolue, la manœuvre de la Vistule, qui est en voie de s'achever, de celle du Bug et du Niémen, qui débute. On dira : la première s'est proposée le renversement du front Prusya-Sar-Vistule-Narwé-Ménel, pour atteindre le front Bug-Brest-Litovsk-Niémen-Riga. Quand ce dernier aura été atteint, la manœuvre de la Vistule sera terminée, et celle du Bug et Niémen commencera.
« Cela est vrai en analyse. Ça ne l'est pas dans l'ordre des faits. Pour ceux-ci, les deux manœuvres ne sont pas aussi séparées l'une de l'autre dans le temps. Leurs faits chevauchent les uns sur les autres, tout en demandant à être pas confondus. L'action concentrique qui se poursuit actuellement au

Lire à la 4^e page: FILS DE FRANÇAISE

La Liberté de conscience dans les Hôpitaux

Paris, 14 Août.
Nous recevons la communication suivante :
D'accord avec le ministre de la Guerre, le sous-secrétaire d'Etat du service de santé militaire a soumis au conseil des ministres, qui l'a approuvée, l'afiche dont le texte suit. Cette affiche sera placardée dans toutes les salles des hôpitaux :

AUX BLESSÉS
Tandis que la nation en armes, dans une révolte enthousiaste, se jette contre l'ennemi, une épouvantable mobilisation de dévouements volontaires au service des blessés d'armées se poursuit. C'est le pays tout entier, qui, par son service de santé, par tant de femmes au cœur généreux, est à vos côtés, attentif à panser vos blessures.

Demain, la guérison obtenue, et quelque infirmité glorieuse amoindrir vos forces de travail, la nation mettra sa dette à votre égard.

Donc, en toute tranquillité d'esprit, placés ici sous la protection de la science et de la solidarité, prenez le plein repos dû aux vaillants combattants de la patrie.

Vos corps meurtris par les balles ou la maladie sont prisonniers du mal, mais votre pensée demeure libre, votre dignité, soldats, grandeur par les hauts faits de votre dévouement. Exigez que nul atteigne sans votre assentiment, à vos côtés, à vos côtés, la République et la Veille.

Le droit est absolu de quitter le régime à laquelle vous êtes attaché. Votre droit est absolu de rester hors de toute réquisition.

Le Patrie reconnaissant entend qu'on vous le blesse soit entouré de soins éclairés et fraternels, elle entend qu'en vous le citoyen son respect.

Antour de ceux qui souffrent, doit régner le calme moral.

A ceux qui ont combattu pour la liberté du monde, la liberté est due.

Telle est la volonté impérieuse des patriotes qui, groupés dans les hôpitaux, ont imposé le devoir de ne regarder que du côté de la frontière. Cette volonté est aussi celle du gouvernement, elle doit être obéie de tous.

Le ministre de la Guerre :
A. MILLERAND.
Le sous-secrétaire d'Etat du service de santé militaire, JUSTIN GODART.

L'Or pour la Défense Nationale

Les guichets de la Banque de France, place Estrangin-Pastor, seront ouverts, exceptionnellement le dimanche 15 août, de 9 heures à midi, et le lundi 16 août, de 9 heures à midi et de 2 heures à 5 heures, pour la réception des versements d'or.

Les auteurs de ces versements qui le désirent pourront souscrire, séance tenante, aux Bons ou Obligations de la Défense Nationale.

Il est rappelé que les livres sterling en or et les dollars en or sont échangés par la Banque à des cours avantageux.

Marseille et la Guerre

Morts au champ d'honneur

Parmi nos familles de Provence les noms éminents éprouvés par cette terrible guerre, nous devons faire une mention spéciale pour la famille Eyguesier, de Vauvargues, qui a eu trois des siens, trois frères, tombés glorieusement pour la défense de la Patrie :

Emmanuel Eyguesier, soldat au 3^e d'infanterie, tué à l'ennemi à l'âge de 34 ans.
Justin Eyguesier, soldat au 203^e d'infanterie, tué à l'ennemi à l'âge de 30 ans.
Germain Eyguesier, lieutenant au 3^e d'infanterie, tué à l'ennemi à l'âge de 27 ans.

Les trois glorieux soldats étaient les cousins-germains de M. Samuel Eyguesier, l'estimable directeur de nos journaux à Marseille. Nous nous inclinons très bas devant la douleur de cette famille si douloureusement frappée dans ses plus chères affections, et nous devons faire une mention toute notre sympathie et de nos profondes regrets.

Nous avons également à enregistrer aujourd'hui les morts glorieuses :

- De M. Marius Raffin, sergent au 10^e d'infanterie, tué à l'ennemi le 18 septembre 1914, à l'âge de 22 ans.
- De M. Pierre Raffin, soldat au 163^e d'infanterie, grièvement blessé à l'ennemi et décédé le 14 mai, à l'hôpital de Toul, à l'âge de 32 ans.

Les deux glorieux défunts étaient frères. Ils étaient les fils de Mme Raffin, institutrice à l'école de Saint-Lazare, à laquelle nous présentons nos condoléances respectueuses et éternelles.

Nous avons aussi à déplorer la perte :
De M. Paul Combel, brigadier au 6^e hussards, agent de liaison au 203^e d'infanterie, tué à l'ennemi le 9 avril, à l'âge de 25 ans.
De M. Louis-Jean Granier, soldat au 6^e bataillon de chasseurs alpins, tué à l'ennemi à l'âge de 35 ans.
De M. Henri Martin, sapeur au 7^e génie, tué à l'ennemi le 7 août 1915, à l'âge de 42 ans.
De M. Emile Courrent, soldat au 6^e d'infanterie, tué à l'ennemi, à l'âge de 20 ans.

Le Petit Provençal partage l'affliction des familles de tous ces braves tombés au champ d'honneur et les prie d'agréer ses bien vives condoléances.

Chronique Locale

Le maire de Marseille informe les contribuables que le rôle primitif des droits de vérification des poids et mesures de l'année 1915 est publié et mis en recouvrement à partir de ce jour 15 août.

Vaccination. — Des séances de vaccination gratuite auront lieu tous les jours non fériés de 10 heures à midi et en plus le jeudi de 2 à 4 heures du soir à l'Institut d'Hygiène, boulevard de la République, 6 (à l'extrémité de la rue de l'olivier).

Nous apprenons avec une douloureuse surprise le décès de notre ami M. Joseph Prats, conseiller général du canton de Seyne (Basses-Alpes), qui a succombé subitement au Mont-Dore. Le défunt ne comptait que des sympathies dans les Basses-Alpes, où il avait exercé sa charge de conseiller général dans son canton. Il avait été nommé chevalier de la Légion d'honneur en juillet 1914, dans le dernier mouvement publié à la veille de la guerre. Il était le cousin de M. Juy, député de Digne.

Nous adressons à sa famille si cruellement éprouvée l'expression de nos plus vives condoléances.

Acte de probité. — Le général gouverneur vient de féliciter le soldat Griot, du 15^e de ligne, dans un rapport des troupes méritant certains. Ce soldat, ayant trouvé une somme importante, s'empressa de la remettre à son capitaine.

Un brutal. — Hier matin, vers 11 heures, deux mauvais sujets connus seulement sous les prénoms de Paul et d'Ibrahim, se promenaient dans les rues de la ville. Ils furent aperçus par M. Delmas, commissaire de police. Ils furent arrêtés et conduits au poste.

Les vieillards infirmes et incurables, assistés en vertu de la loi du 14 juillet 1905, sont admis à bénéficier des allocations mensuelles exceptionnelles, à partir du 17 du courant, de 9 heures à 4 heures, sans interruption, pour les assistés des 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e cantons, et mercredi, 15 du courant, pour ceux des 6^e et 7^e.

Il est formellement rappelé aux intéressés que la remise des bons et le paiement de l'allocation ne pourront avoir lieu que sur la production des pièces d'identité.

Découverte d'un noyé. — Des passants qui suivaient le quai du bassin de Radoub, hier matin, vers 8 heures, aperçurent le corps d'un homme flottant entre deux eaux. Ils prévirent M. Delmas, commissaire de police du 3^e arrondissement, qui se rendit sur les lieux, accompagné du docteur Gillet. Le corps était celui d'un homme de 35 ans environ. L'identité n'ayant pu être établie, on l'a envoyé à la Morgue de l'Hôtel-Dieu.

Les personnes ayant déposé aux guichets de la Trésorerie générale dans les journées des 23, 27, 28 et 29 juillet, les certificats provisoires d'obligations de la Défense Nationale pour échange, sont invitées à effectuer le retrait des titres définitifs à partir du 16 courant.

Un danger de dormir dehors. — M. Gustave Gagnon, brigadier de Donnas, a passé la nuit, hier matin, vers 2 heures, dans un état de prostration. Il fut découvert par ses voisins et transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

Un homme qui ne s'arrête pas. — M. Stein, qui se promenait dans la rue, a été renversé par un camion. Il a été transporté à l'hôpital de la ville. On craint qu'il ne s'agisse d'un cas de typhoïde.

La Récompense des braves

MEDAILLE MILITAIRE
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE
La 1^{re} compagnie du 10^e bataillon de chasseurs : Dans l'après-midi du 25 mai, sous un feu très violent, s'est avancée avec une bravoure remarquable, a enlevé trois tranchées et a été tué par les ennemis. Les premiers batailles ont annoncé une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

La Récompense des braves
Paris, 14 Août.
Sont inscrits au tableau spécial de la Médaille militaire :
Bio, soldat au 4^e régiment colonial; Soumana Tarare, soldat au 4^e régiment colonial.

Les Dernières Dépêches de la Guerre

COMMUNIQUE OFFICIEL

Le gouvernement fait, à 23 heures, le communiqué officiel suivant :
Sur l'Yser, actions d'artillerie devant Lombaertzyde, Saint-Georges, Boesinghe et Weesten.

En Artois, à l'est de la route de Lille, nous avons détruit, à la mine, des travaux avancés de l'ennemi. Un dépôt de munitions a sauté dans ses lignes.

Entre Monchy et Ransart, au nord de Lassigny, nous avons bombardé les positions allemandes de la Tour-Roland.

Violente canonnade en Argonne, dans le secteur de la Houyette, au bois de Mortmare, à la Tête-à-Vache, sur la frontière lorraine, et dans les Vosges, à la Chapelotte et à la Fontenelle.

Les préfectures ont commencé à relever les premières statistiques concernant la récolte. Elles permettent déjà une constatation rassurante sur l'état moral du pays. La récolte de 1915 a été faite en moins de temps que celle de 1913, malgré la pénurie de travailleurs agricoles. Si les premiers batailles annoncent une récolte de blé à peu près moyenne, ils semblent indiquer une récolte d'avoine abondante.

L'Italie en Guerre

Communiqué officiel italien
Rome, 14 Août.
Le commandant suprême de l'armée italienne fait le communiqué officiel suivant :

La lutte au delà de la frontière de Cadore devient plus intense. Dans la zone de Montepiana, l'ennemi en forces, appuyé d'une nombreuse artillerie, a essayé hier une contre-attaque contre nos positions d'où il avait été rejeté le jour précédent. Après un combat acharné, il a été repoussé avec des pertes sérieuses.

Dans la vallée de Sexten, pendant que continuait le tir de notre artillerie contre les batteries ennemies, nos troupes d'infanterie ont grimpé sur la cime de l'Oberbacher Kanzel, un peu au sud de l'Oberbacher Spitz, et s'y sont retranchées pendant qu'un autre détachement occupait un important embranchement de communications alpines à l'ouest de Ferrella Gemgia.

Sur l'isonzo, on a commencé avec l'artillerie un tir de démolition contre les ouvrages qui défendent le bassin de Plezzo. Une batterie ennemie placée dans une caverne au-dessous de Svinjak et habilement dissimulée a été hier frappée en plein.

Sur le Carso, dans la nuit du 13 août, l'ennemi a lancé de nombreuses fusées éclairantes sur nos positions, sans prononcer d'ailleurs aucune attaque.

Nos groupes d'artillerie ont continué la destruction méthodique des retranchements ennemis. Quelques-uns de ceux-ci qui se trouvent en face de nos positions de Sei-Busi, ont été bouleversés. Leurs défenseurs ont été mis en fuite et atteints par la plupart par le tir des shrapnells et la fusillade que nous avons dirigée contre eux.

Des avions ennemis ont volé ces jours derniers fréquemment dans la région de l'isonzo. Nos batteries anti-aériennes les ont toujours repoussés par leur tir efficace.

Le Sous-Marin autrichien « U-3 » à été coulé par le « Bisson »
Rome, 14 Août.
On annonce officiellement que c'est le contre-torpilleur français Bisson qui a canonné et coulé, dans l'Adriatique inférieure, le sous-marin autrichien U-3.

Des rapports arrivés aujourd'hui donnent les détails suivants au sujet de la façon dont le sous-marin autrichien U-3 a été coulé.

Le 12 août, dans la matinée, un de nos croiseurs auxiliaires, qui faisait une croisière dans l'Adriatique inférieure, a été attaqué par l'U-3.

Le croiseur a réussi, par une manœuvre heureuse, à éviter deux torpilles lancées contre lui par le sous-marin, et à entrer en collision avec lui sans cependant pouvoir le couler.

Un acte de courtoisie des officiers des sous-marins français

Rome, 14 Août.
Les officiers des sous-marins français, actuellement en Italie, ont envoyé, à l'occasion de l'anniversaire de la guerre, au ministre de la Marine, 1.000 lire pour la Croix-Rouge italienne, comme témoignage de cordiale camaraderie envers la marine italienne.

Cet acte de courtoisie des officiers français sera accueilli par la marine et par le pays, avec la plus vive sympathie, et ressemblera les liens amicaux qui se sont formés entre les deux marines.

A L'OFFICIEL
Paris, 14 Août.
Le Journal Officiel publiera demain la loi ayant pour objet de suspendre les droits d'entrée sur le papier destinés à l'impression des journaux et sur les papiers de cellulose destinés à la fabrication de ce papier.

Le Journal Officiel publiera également un décret accordant divers types de lampes de

Le Parti radical et le Ministère

Paris, 14 Août.
A l'issue du Conseil des ministres, M. V. président du Conseil, a reçu les députés du groupe radical socialiste, qui l'avaient entretenu ces jours-ci, au nom du groupe, de la situation politique. Le groupe radical socialiste se réunira cet après-midi pour discuter la communication de ses délégués, et déterminer l'attitude qu'il lui conviendra de prendre.

SUR LE FRONT ORIENTAL

Les Russes culbutent d'importants contingents allemands
Pétrograde, 14 Août.
On annonce que sur tout le front, qu'il s'étend sur 30 verstes, de la mer jusqu'à la rivière Vilia, les Russes ont réussi à culbuter d'importants contingents allemands, qui couvraient les opérations de l'ennemi contre Ossowietz.

Un aéroplane allemand, qui survolait Brest-Litovsk, a été abattu.

Communiqué officiel russe
Pétrograde, 14 Août.
Le grand état-major du généralissime, fait le communiqué officiel suivant :

Dans la région de Figa, le 13 août, pas de changements sérieux.

Dans la direction de Jacobstadt, le Dvinsk et de Villemir, l'ennemi a tenté, par ses contre-attaques, d'arrêter notre offensive. Les combats et les rencontres continuent.

A Kovno, dans la nuit du 12, nos troupes ont encore repoussé quatre attaques contre nos positions de l'Ouest. Le combat d'artillerie dure toujours.

Sur le front entre la Narw et le Bug, aucun changement sérieux.

Le 13, un combat acharné a eu lieu dans la région du sud-ouest de Cehu-Nevece.

A Novogeorgovsk, ces derniers jours, combats d'artillerie, petits engagements et rencontres en face des défenses d'approches.

Sur la rive gauche du Bug, les combats et les rencontres devant les défenses d'approche se sont accentués et sont devenus plus opiniâtres, dans la nuit du 12 au 13, seulement dans la direction du nord de Sedlec et de la région de Laskow.

Sur la rive droite du Bug, vers la Zlota-Lipa et le Dniester, situation sans changement.

Sur le front serbe

Tentatives autrichiennes repoussées
Nich, 12 Août.
(Retardé dans la transmission).
Le 9 août, les troupes serbes ont enrayé, par le feu de leur infanterie et de leur artillerie, les tentatives par lesquelles l'ennemi cherchait à se fortifier sur quelques points de la rive gauche de la Save et du Danube.

Dans la nuit du 9 au 10, notre artillerie a ouvert le feu avec succès contre des travaux de ravitaillement ennemis sur la route de Berchereva à Orchava, et près du village de Tissovicia, aux environs de Sekelevatz. Pendant cette même nuit, l'ennemi a lancé deux obus sur Doga, Milanevatz, en amont de Tchia, tuant un enfant, puis il a ouvert un violent feu d'infanterie et d'artillerie sur notre rive, près de ce lieu. L'artillerie serbe a répliqué aussitôt l'ennemi au silence des canons.

Le 10 août, à 9 heures du matin, des soldats ennemis montés sur deux canots ont tenté de passer sur la rive droite du Danube, vers l'ancien fort de Sremska, en amont de Digni Milavatz. Nos troupes les ont laissés s'approcher à une quinzaine de mètres de notre rive, et ont alors ouvert un feu nourri.

Les Plaques de Distributeurs automatiques

Paris, 14 Août.
Le Journal Officiel publiera, demain, un arrêté relatif aux plaques de distributeurs automatiques.

Ces plaques seront frappées par l'Administration des Monnaies et Médailles, d'un poinçon spécial.

La plaque sera fixée par le propriétaire, l'exploitant ou le dépositaire de l'appareil sur le devant de celui-ci, ou un endroit apparent, soit au moyen de vis, soit par tout autre procédé, de manière à se présenter de face et être entièrement visible.

INDUSTRIE NATIONALE
CHRONOMETRES
LIP
Montres de Précision Françaises
Les plus parfaites et les moins chères
Chez les bons Horlogers. Demander Catalogue

AVIS DE DECES (Gravsson)
M. Paul-Henri Mercurin, notaire ; M. Henri Mercurin ; M. et M^{me} Charles Bonnard, née Mercurin ; les familles Bertrand, Revel, Desplas, Mercurin, Massebarat, Silvan, Chambon, Bonnard, ont le douleur de faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de M^{me} MERCURIN, née REVEL, décédée le 13 août, dans sa 70^e année. Le convoi funèbre partira à 2 heures, aujourd'hui dimanche. Le présent avis tient lieu de faire part.

AVIS DE DECES (Saint-Hippolyte-du-Fort)
M. Jules Nègre ; M. Rochelvaux et M^{me} Rochelvaux ; leurs parents ont le douleur de faire part de la mort de M^{me} EMILIE NÈGRE, née VERDIER. Le présent avis tient lieu de faire part. L'ensevelissement aura lieu dimanche, à 9 heures du matin.

AVIS DE DECES
Les familles Briant et Maudier ont le douleur de faire part à leurs parents et amis de la perte qu'ils viennent de faire en la personne de M^{me} Henriette-Jeanne BRIANT, âgée de 15 ans, décédée le 12 août, à 15 heures, au domicile de ses parents, rue de la Vierge, 12. Le présent avis tient lieu de faire part.

AVIS DE DECES
M. et M^{me} Liégeois, née Alexandre, et leurs familles, ont le douleur de faire part à leurs parents, amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent de faire en la personne de M^{me} Henriette-Jeanne BRIANT, âgée de 15 ans, décédée le 12 août, à 15 heures, au domicile de ses parents, rue de la Vierge, 12. Le présent avis tient lieu de faire part.

Comment on congèle la Viande

Dans la Revue Scientifique de cette semaine, M. L. Marchis, professeur à la Faculté des Sciences, publie sur ce sujet un article singulièrement actualisé à l'heure où débattent la Commission sénatoriale sur les divers projets d'achats des viandes frigorifiques. Il nous expose ce qu'est un entrepôt frigorifique pour la préparation de la viande congelée.

Il se trouve en Argentine, en Uruguay, en Patagonie en Australie, en Nouvelle-Zélande et, aussi, à Madagascar. Et voici comment fonctionnent ces usines :

Quand les bêtes sont abattues et convenablement préparées, il s'agit de congeler les carcasses et de les conserver à cet état dans des chambres convenablement refroidies. La congélation nécessite le maintien d'une température de -10° dans des chambres dont le volume est souvent de plusieurs milliers de mètres cubes. La conservation se fait dans des chambres d'une grande température maintenue à -10°.

L'entrepôt frigorifique annexé à un tel bâtiment comprend donc deux parties principales :

1° La salle des machines où le froid est produit.

2° Les chambres de congélation et de conservation où le froid est utilisé.

Le froid est obtenu par évaporation d'un corps très volatil à la température ordinaire, comme l'est un gaz liquéfié, par exemple l'ammoniaque.

Sur ces corps contenus dans un récipient, nommé évaporateur ou réfrigérant, on fait un vide partiel au moyen d'une pompe spéciale, désignée sous le nom de Compresseur. Celui-ci, formé d'un cylindre dans lequel se meut un piston, aspire dans une première course des vapeurs d'ammoniaque, qui viennent remplir le cylindre. Cette évaporation, effectuée aux dépens du liquide contenu dans l'évaporateur, a pour effet de refroidir celui-ci.

La machine frigorifique, véritable radiateur de froid, est caractérisée par le nombre de kilogrammes de glace qu'elle est capable de produire par heure. C'est ce qu'on appelle sa puissance frigorifique.

On construit actuellement des machines à ammoniaque dont la puissance frigorifique varie depuis 1 kilogramme de glace à l'heure jusqu'à 2.300 kilogrammes.

Cette puissance se rapporte à une machine à un cylindre dont la puissance frigorifique est de 1 kilogramme de glace à l'heure. On constitue alors des machines dont la puissance frigorifique atteint 4.500 kilogrammes de glace à l'heure.

Une de ces usines frigorifiques utilisées pour produire de grandes quantités de viandes congelées peut congeler par jour : 600 têtes de gros bétail, 2.000 moutons : soit 200 tonnes de viande.

Elle utilise, dans ce but, 4 machines frigorifiques, dont la puissance frigorifique totale atteint 14 tonnes de glace à l'heure. En admettant pour ces machines une marche de 20 heures par jour et de 200 jours par an, elles seraient capables de produire, en un an, 84.000 tonnes de glace.

Chaque de ces machines frigorifiques est composée de deux machines à vapeur, à puissance totale de ces machines atteint 1.200 chevaux. Elles consomment, par heure, près de 8.000 kilogrammes de vapeur, qui lui sont fournis par une grande chaudière, servant en même temps au service de l'abattoir.

Ces nombres donnent une idée des dimensions que présente la salle des machines et de la hauteur des machines dans une pareille installation.

Le froid produit, voici comment on peut le conserver et l'utiliser.

Le problème est le suivant. Maintenir à des températures constantes et voisines, les uns de -10° C, les autres de -7° C, des chambres d'un volume de plusieurs centaines de mètres cubes, dont les parois extérieures sont exposées à des températures qui peuvent s'élever jusqu'à 35 à 40° C.

Il ne suffit pas de donner à ces parois de grandes épaisseurs, il faut encore les construire au moyen de matériaux ayant de faibles coefficients de dilatation. Ce mode de construction demande des compétences spéciales. C'est du soin avec lequel un entrepôt frigorifique a été édifié et isolé thermiquement que dépend, en grande partie, le succès de l'entreprise.

La grosse question est : l'isolement thermique des murs ? Ils doivent être constitués d'un sol solide et relatif d'une double couche de béton et de plaques de liège. Le revêtement de liège est de 20 centimètres d'épaisseur ; planchers, plafonds, cloison, tout doit être recouvert. Ce revêtement coûte pas moins de 30 à 35 francs le mètre carré.

Dans les chambres de congélation, la viande est introduite à une température voisine de la température ordinaire. Il s'y produit, durant la réfrigération, un dégagement considérable de vapeur d'eau. Si les tuyaux radiateurs de froid étaient placés dans les chambres mêmes, leur surface se recouvrirait d'une couche de glace, qui, mauvaise conductrice de la chaleur, diminuerait considérablement le pouvoir refroidissant des radiateurs. On évite ce danger en plaçant le radiateur de froid dans une chambre située par exemple au-dessus de la chambre de congélation et séparée de celle-ci par un plan.

Un ventilateur aspire l'air de cette chambre, le fait passer sur le radiateur de froid, et le renvoie autour des carcasses à congeler. On voit ainsi que le froid est produit dans la chambre de congélation, il se refroidit et se sèche au contact des tuyaux du radiateur de froid, et revient dans la chambre refroidir les carcasses de bœuf ou de mouton. Afin que cet air circule bien autour des viandes et, par conséquent, agisse d'une manière très efficace, il est nécessaire que les carcasses soient suspendues et ne se touchent pas.

Cette condition exige un grand développement pour les chambres de congélation. C'est ainsi que, par mètre carré de superficie de ces chambres, on ne peut pas compter plus de 12 à 14 carcasses de mouton ou 1 carcasse de bœuf (350 Kilos). Par exemple, dans l'usine que nous venons de décrire, pour un mètre carré de superficie de chambre de congélation est environ 1,25 mètre carré. La capacité journalière d'abatage (600 bœufs et 2.000 moutons) permet de remplir ces chambres tous les deux jours et demi à trois jours.

La viande, une fois congelée, on la transporte dans des magasins de conservation maintenus à une température de -7° au-dessus de zéro. Les carcasses de bœuf ou de mouton sont empilées en vrac (environ 800 kilogram, par mètre carré) jusqu'au moment du transport en Europe.

Le transport s'effectue à fond de cale de navires qui sont de vrais entrepôts flottants où sont appliqués les mêmes principes d'isolement thermique que sur terre.

Les entrepôts flottants, spécialement destinés au transport de la viande congelée, sont actuellement au nombre de 211. Ils peuvent transporter par voyage environ 400.000 tonnes de viande. Les plus grands de ces steamers chargent 3.500 tonnes de viande, soit une capacité de 11.000 mètres cubes de cales refroidies, ou une superficie de cales de 4.375 mètres carrés (hauteur moyenne des cales de 2 m. 60 environ) ; ces navires jaugent de 9 à 10.000 tonneaux.

Presque tous ces navires sont anglais. Nous ne possédons actuellement en France que 5 cargos frigorifiques installés pour le transport de la viande congelée. Ils jaugent 5.000 à 6.000 tonneaux et peuvent transporter chacun 1.200 tonnes environ de viande congelée.

A leur arrivée à destination, les viandes congelées doivent, en attendant la mise en entrepôts dans des magasins maintenus à la température de -7° C. De tels entrepôts frigorifiques existent en grand nombre en France, en Algérie, en Tunisie, en Italie, en Espagne, 29 qui peuvent entreposer 70.000 tonnes de viande environ.

En France, nous n'avions, avant la guerre, qu'une capacité d'entreposage de viandes congelées excessivement faible. Actuellement, sous la pression des circonstances, l'admission de la guerre a pu utiliser divers frigorifiques à Marseille, Bordeaux, Le Havre, etc. La capacité est égale à 10.300 tonnes ; elle fait transiger Dunkerque, à Paris et dans diverses autres villes, des chambres qui lui permettent d'entreposer environ 15.000 tonnes de viande, soit un total d'environ 25.000 tonnes pour toute la France. Ces capacités sont inférieures à celles de l'Angleterre, mais elles semblent suffisantes à l'heure actuelle.

COURRIER MARITIME

NOUVELLES MARITIMES

Le paquebot Algérie, des Transports Maritimes, est arrivé hier, de Buenos-Ayres, avec 200 passagers, dont 100 étaient destination de Marseille. Les autres étaient des militaires italiens qui se rendent à l'appel et vont être conduits à Gènes. L'Algérie, qui a été transférée, exempte d'impôts, à Marseille, hier soir, pour l'Italie. Il rapportera à Marseille 905 tonnes café mais, essences, peaux, cuirs et divers.

MOUVEMENT DES PORTS

Le mouvement d'entrées et de sorties dans les ports de Marseille a été, hier, de 35 navires, dont 33 vapeurs et 2 voiliers. Signalons :

A l'arrivée : le Pétron, Compagnie Fraissinet, venant de Livourne et Bastia, avec 433 passagers et 38 tonnes métaux, charbon, minerai, 179 chèvres, 5 moutons ; le vapeur anglais Moulton, de Londres, avec 11 passagers et 4.200 tonnes et transit ; le vapeur anglais Northon, du Philadelphie, avec 24 tonnes charbon ; le vapeur espagnol Salmora, de Séville, avec 40 tonnes divers ; le vapeur anglais Anova, de Calcutta, avec 30 passagers, dont 5 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 30 passagers et 800 tonnes divers ; le vapeur italien Senna, de Gènes, avec 378 tonnes divers ; l'Algérie, Transports Maritimes, de Buenos-Ayres, avec 1.000 passagers, dont 100 pour Marseille, et 2.200 tonnes sucre ; le vapeur