

LA MARCHÉ EN AVANT DES JAPONAIS

Tokio, 6 mai.
Les Japonais ont commencé à débarquer dans la péninsule du Liao-Tong, en face des îles Elliot. Une reconnaissance aurait été faite de la côte orientale, depuis Takou-tchan jusque vers le sud, était gardée par des détachements de cavalerie relativement faibles.
Le général Kuroki rapporte qu'il tient de source indigène que, pendant la retraite des Russes, dimanche dernier, une rencontre sanglante a eu lieu entre un détachement de Russes et un détachement plus important du même parti que le premier a pris pour un détachement japonais. Onze hommes ont été tués et soixante-dix blessés.

LA NEUTRALITÉ DE LA CHINE

Pékin, 6 mai.
On annonce de bonne source que les ministres des puissances s'emploient d'un accord unanime à agir auprès du gouvernement chinois en vue de la stricte observation de sa neutralité dans le conflit actuel.

Washington, 6 mai.

M. Conger, ambassadeur des Etats-Unis à Pékin, a télégraphié au département d'Etat des renseignements sur l'attitude de la Chine. D'après lui, le général Ma, avec ses derniers renforts, aurait sous ses ordres 50.000 hommes bien armés, et cette circonstance est considérée à Washington comme assez inquiétante.
Toutefois, M. Conger dit que l'influence du Japon sur la cour de Pékin s'exerce en faveur de la neutralité, ce qui constitue un symptôme rassurant. Ce diplomate ajoute que le danger, s'il doit exister, ne se produirait que si les troupes japonaises victorieuses atteignaient le Liao.

LES OPÉRATIONS SUR MER

Saint-Petersbourg, 6 mai.
On confirme, d'après une dépêche reçue de Vladivostok, la présence d'une division de l'escadron japonais, au large de cette place.
On ajoute qu'une canonnière continue à être entendue au cours de la nuit dernière dans la direction de Gensan. On suppose que la flotte de l'amiral Uriu a réussi à avoir un engagement avec l'escadron de Vladivostok.

L'AMIRAL ALEXIEFF A MOUKDEN

Saint-Petersbourg, 6 mai.
L'amiral Alexieff, estimant que les Japonais, après l'échec lamentable de leur dernière tentative d'embouteillage, ont perdu tout espoir de prendre Port-Arthur par mer, vient de quitter Port-Arthur, laissant le commandement de l'escadron au contre-amiral Witthoff, son chef d'état-major.

Le vice-roi s'est rendu à Moukden avec son état-major, afin de présider à toute l'organisation militaire, à la concentration des troupes et aussi à l'évacuation des blessés de la garnison. Le vice-roi ne quittera plus Moukden. L'empereur a approuvé la décision de son lieutenant-général.

On estime que les événements vont se précipiter. Les Japonais vont marcher sur Liao-Yang, des que leurs deux armées auront franchi le Yalou désormais libre et après avoir laissé en Corée de simples corps d'occupation, attendant le débarrasement de deux divisions de la troisième armée.

La tactique des Japonais est certainement de forcer le général Kourapatine au combat. A l'état-major, on attend au débarquement de quelques milliers de Japonais dans la presqu'île de Kouang-Toun, au-dessus des îles Elliot (à Pi-Tse-Ou), afin de couper les communications du chemin de fer et du télégraphe avec Port-Arthur. C'est là aussi un des motifs qui ont obligé l'amiral Alexieff à réintégré Moukden.

LA GRÈVE DE MARSEILLE

Marseille, 6 mai.
L'Océanien, venant de la Nouvelle-Gédonie, d'Australie et de Bombay, est arrivé ce matin avec 235 passagers, dont le Maharaja de Rappia qui vient visiter la France. La traversée s'est faite sans incident.
La situation sur les quais est toujours la même. Le travail diminue dans les docks et dans les mûles. Le Dunois partira à 1 heure pour Alger, avec les dépêches seulement. Il est plus que probable que le transport Nive appareillera lundi de Marseille pour Ajaccio et Tunis, avec plus de 400 passagers, les dépêches et les colis postaux.

Elections Municipales

LES ÉLECTIONS DE LILLE

Le rôle de la Patrie Française — Quatre mille voix sur les collectivistes.

On sait qu'à Lille, au premier tour, les voix se sont réparties de la façon suivante : Collectivistes, 22.300 ; radicaux et socialistes, 6.000 ; libéraux et progressistes, 15.800 ; Patrie Française, 3.700.

Un membre influent des comités lillois de la Patrie Française nous adresse à ce propos la lettre suivante qu'on lira avec un vif intérêt :

« Voici toute une ardente et loyale campagne dans les résultats nous réunissant et nous encourageant. Pres de 4.000 voix, 3.700 exactement amènent à nous par notre seule parole, alors que faibles nous n'avions ni argent, ni argent et qu'on nous traitait de la presse marchant contre nous ; on peut dire contre nous seuls.
Ce qui nous rend heureux, c'est que de l'avis unanime, 3.000 de ces voix sont des voix de collectivistes, acquis par nos efforts. Si l'on compare les chiffres, on voit que partout nous avons juste les trois quarts des suffrages perdus par les socialistes, dans tous les bureaux ce fait se reproduit avec une régularité mathématique.
Ce résultat a surpris nos adversaires qui constatent que tandis qu'on nous parle de gains, nous enlevons de haute lutte 4.000 voix.
La semaine prochaine, nous allons reprendre notre campagne de réunions publiques et tandis que les autres partis se rendormiront jusqu'à la prochaine élection, nous nous souvenons les idées de tolérance, de bonté qu'ont eues les esprits. Si l'on se rappelle la journée, c'est à nous que ce résultat est dû. D'autres en profitent, mais cela nous importe peu. Le triomphe de nos idées est tout.
En tout cas, il est une chose dont nous sommes fiers. Laissons de côté les injures, les méchancetés, nous avons inauguré des méthodes nouvelles et lundi toute la presse, nos adversaires dans leurs réunions, au cours de la campagne, nous ont tous rendu cet hommage qu'a traduit M. Delory en disant : « Messieurs, inconnus nous deviez, ces hommes, mais nous nous sommes rencontrés d'adversaires plus ardents, mais jamais nous n'avons vu lutté plus digne plus loyale que celle-ci. » »

Patrie Française. Ils ont attaqué des idées, défendu des principes, c'était leur droit. Constatons qu'ils n'ont jamais injurié ni blessé un adversaire.

Ceux qui ont obtenu ce témoignage unanime peuvent être fiers. L'avenir est à eux.
Nous avons des succès dans plusieurs communes et presque partout où nous avons donné des réunions les socialistes sont renversés. Dès à présent, il est certain que tous les sénateurs bloqués seront par terre au mois de janvier. Bref, le département du Nord a bien marché.

Un fait analogue s'est d'ailleurs produit à Saint-Etienne, ainsi que nous l'avons déjà relaté, où la Patrie Française a déjà recueilli 2.700 voix sur les troupes collectivistes et révolutionnaires, sans enlever une seule voix aux libéraux !
N'est-ce point là un résultat ?

L'ESPIONNAGE DANS LES ALPES

L'ARRESTATION DE MODANE

Chambéry, 6 mai.

L'officier de réserve italien Varesse, arrêté près de Modane, a déclaré faire de l'espionnage pour des raisons de santé. Il a été arrêté au moment où il s'enfuyait avec un soldat, quoique un planeton lui ait enjoint de s'éloigner quelques instants auparavant, au moment où il essayait d'explorer les travaux du fort.

Le sous-officier qui arrêta Varesse a trouvé sur lui une somme de 400 francs, quelques cartes de visite, deux photographies de famille et un carnet de notes de voyage. Le commissaire spécial de Modane, prévenu, ouvrit aussitôt une enquête et procéda à une minutieuse perquisition, qui aurait été infructueuse dans la chambre du voyageur. Le prisonnier a seulement cherché à dissimuler son livret militaire derrière une malle.

L'arrestation a été maintenue. Le procureur de la République a fait écrouer Varesse.

NOUVEAUX DÉTAILS

Voici de nouveaux détails sur cette affaire d'espionnage qui cause une grande émotion dans la région.
Le lundi 2 mai, de bon matin, un canonnier en garnison au fort du Sapey, remarqua un individu isolé qui se dirigeait vers le fort.

Il se signalait à l'attention du soldat par sa qualité d'étranger qui se traînait dans sa mise (car les touristes sont encore rares à cette époque-ci de l'année) et surtout par sa présence, alors qu'il n'était pas encore 6 heures du matin, dans la zone entourant le fort et dont l'accès est rigoureusement interdit.

Le soldat, suivant cet étranger des yeux, le vit grimper sur un roc, situé à peu de distance du fort et d'où l'on découvre très distinctement l'ensemble des ouvrages militaires.

Conformément à la consigne, le canonnier intima à cet individu l'ordre de se retirer. Sans tenir compte de l'observation, l'autre lui demanda en lui désignant du doigt la redoute, « si ces bâtiments n'étaient pas des casernes ». Il reçut pour toute réponse une nouvelle injonction plus impérieuse de s'éloigner et, cette fois, il obéit.

Mais à soixante mètres de là, environ, il gravit un autre mamelon, plus élevé que le premier et d'où l'on distingue également les travaux du fort.

Sa conduite, qui jusque-là ne présentait rien de suspect, devint soudainement, en somme, rien d'extraordinaire, devenait tout à fait insolite. Le canonnier, qui n'avait pas perdu de vue son homme, alla prévenir immédiatement son commandant des logs.

Celui-ci, très intrigué, se mit à la recherche du personnage suspect. Il le trouva dans les fossés mêmes du fort, en train de converser avec un soldat. De plus, il tenait un crayon à la main.

C'était plus qu'il n'en fallait pour exciter vivement l'attention du sous-officier. Aussi ce dernier procéda-t-il immédiatement à un premier interrogatoire, auquel l'étranger se soumit d'ailleurs d'assez bonne grâce.

Le crayon qu'il tenait à la main, il venait de s'en servir, prétendit-il, pour dessiner un croquis de la place et de l'ouvrage qu'il venait de dessiner.

Puis il ne fut pas de difficultés pour décliner son état civil. Il se nomme Adolfo Varesse, né à Pignerol, âgé de 43 ans, actuellement domicilié à Turin via San Secondo, n° 47. Interrogé ensuite sur les raisons de son séjour à Modane, il répondit :

« Je suis ici pour raison de santé, le médecin m'ayant interdit tout travail sédentaire quel qu'il soit. Je n'y resterais d'ailleurs pas longtemps, car j'ai sous représentation du commerce et d'ailleurs par ma maison à l'exposition de Saint-Louis.

Jugeant alors qu'il avait suffisamment satisfait la curiosité du sous-officier, il permit de l'interroger à son tour sur les ouvrages du fort. Il se montra très étonné de l'interdiction qui lui était faite de stationner près du fort.

« Mais s'écria-t-il, j'ai visité, sans de pareilles difficultés la plupart des forts de la frontière, car j'ai de la santé, et cette circonstance vous expliquera ma conduite, que je suis un fervent de l'alpinisme, membre du Club alpin de Turin.

J'ai parcouru, au cours de mes excursions, la plupart des cols des Alpes et je désireais connaître également les environs de Modane, que je n'ai jamais parcourus.

En dépit de ces explications, sur la valeur desquelles on n'est pas encore fixé, le commandant des logs fouilla le singulier touriste ; parmi les objets dont il fut trouvé porteur, signalaient une somme de 100 francs, quelques cartes de visite, deux photographies de famille et un carnet de notes de voyages, dont le contenu doit être très intéressant.

En présence de cet incident, que nous avons raconté aussi exactement que possible, l'autorité militaire prévint le commissaire spécial de Modane.

Ce dernier ouvrit aussitôt de son côté une enquête plus approfondie et procéda à une minutieuse perquisition dans la chambre que Varesse occupait ici. Elle aurait, paraît-il, été infructueuse.

Elle a cependant été marquée par un incident qui mérite d'être signalé et qui a probablement influé sur la décision prise de maintenir l'arrestation.

Au cours de ses recherches, le magistrat s'aperçut que Varesse cherchait à dissimuler un objet qu'il essaya bientôt de soustraire aux investigations, en le jetant derrière une malle. On le ramassa et on s'aperçut que c'était le livret militaire de l'alpiniste. Pourquoi ce dernier désirait-il le faire disparaître ?

Selon toute évidence, parce qu'il porte cette mention : lieutenant de réserve et de territorial. Il est, d'ailleurs, juste d'ajouter qu'il confirmait les précédentes déclarations d'Adolfo, relatives à son identité, mais c'est certainement ce fait qu'on se trouvait en présence d'un officier italien qui a décidé le commissaire spécial à traduire Varesse devant le procureur de la République de Saint-Jean.

de Maurienne, qui lui-même a cru devoir le faire écrouer.

On voit que cette attitude se justifie complètement par l'extraordinaire obstination de Varesse à observer de près le fort du Sapey ; par cette curiosité, qui l'a fait descendre jusque dans les fossés de l'ouvrage, et qui n'est point le fait de simples touristes, surtout par la qualité de l'individu.

On croit donc généralement qu'il y a eu espionnage ou tentative d'espionnage au sujet d'une position dont l'importance militaire est considérable.

Il reste cependant à savoir si les perquisitions ont été aussi infructueuses qu'on le dit et si aucune preuve concluante n'est venue confirmer les très fortes présomptions dont nous avons exposé les motifs.

EX-MINISTRE POURSUIVI

Le ministre italien Nesi... Dilettanteur des Deniers publics.

Rome, 6 mai.

Demain la commission parlementaire donnera son avis sur la demande d'autorisation de poursuites contre l'ex-ministre Nesi. On ne doute pas que l'autorisation soit accordée et alors l'autorité judiciaire pourra, le jour même, lancer son mandat d'arrêter.

On parle avec insistance de la fuite de Nesi. Depuis mercredi la police surveille cependant son habitation. Port peu de personnes sont allées faire visite à sa femme et à sa fille. Le bruit a couru que Nesi s'était embarqué à Civita-Vecchia pour l'Amérique, mais il paraît certain que mardi il est allé avec trois de ses amis, à Tivoli, mais qu'il est rentré à Rome, car, hier, on lui a porté un télégramme et on a constaté que le reçu portait sa signature.

L'habitation de Nesi à Trapani est aussi surveillée par la police ; on suppose que là peuvent se trouver aussi bien qu'à Rome les objets enlevés du ministère de l'Instruction publique et les meubles payés avec les deniers de l'Etat.

Le cas de Nesi se présente comme celui de M. Palfredo, tant que la Cour n'a pas prononcé sur l'autorisation des poursuites, on ne peut l'arrêter.

L'ex-ministre Nesi est l'une des lumières de la Franc-Maçonnerie italienne.

LA FATALITÉ

Nos lecteurs n'ont pas encore oublié le terrible accident d'automobile survenu dimanche dernier, sur la ligne de l'Est, à 42 kilomètres de Paris, au passage à niveau de Roissy-en-Bray.

Pour-on imaginer coïncidence plus épouvantable et plus fatale que celle qui précipita l'automobile sous le train, à la seconde précise, et coûta la vie à six personnes ? C'est absolument déconcertant.

A ce sujet, le Figaro se livre au calcul suivant :
« Voilà un train rapide qui part de Bâle, dimanche matin, à dix heures vingt-cinq, pour arriver à cinq heures quarante-cinq. Voilà, d'autre part, une automobile qui démarre à Nogent-sur-Marne, dans l'après-midi, et qui s'en va dans la campagne, sans but déterminé, uniquement pour promener quelques bons bourgeois de Paris, heureux de respirer les tièdes effluves du printemps et le parfum des fleurs nouvelles. Il faut que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent. — C'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou du moins c'est tellement irréalisable, qu'on refuse de concevoir une pareille réalité. Songez donc ! La ligne de Bâle à Paris s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Le train rapide et l'automobile sont lancés, l'un et l'autre, d'une telle vitesse que même en supposant qu'ils circulent sur des voies courbes, ils ne se croisent qu'une fois, et ce, à Roissy-en-Bray, à 42 kilomètres de Paris. — C'est tout à fait exact. Mais, si l'on se rappelle que le train de Bâle et l'automobile de Nogent se rencontrent, — c'est impossible, direz-vous, ou

Elle a approuvé les comptes de 1903 soldant par un bénéfice net de 3.000 francs.

(contre 207.215 fr. 32 en 1902) publiés dans notre numéro du 25 avril.

Le dividende a été fixé à 25 fr. brut par action, comme pour l'exercice 1902. Un acompte de 10 fr. ayant été réparti en janvier dernier, le solde sera mis en paiement le 1^{er} juillet prochain, à raison de 14 fr. 40 par action, contre remise du coupon n° 12.

Compagnie Française des Votes fermés économiques

L'assemblée générale des actionnaires de la *Compagnie Française des Votes fermés économiques*, tenue le 29 avril, s'est refusée à approuver les comptes présentés à l'exercice 1902, qui lui étaient représentés. Après une longue discussion et échange d'invectives, la majorité des actionnaires a voté la révocation des membres du conseil en fonction, et il a été procédé à la nomination de nouveaux administrateurs.

Chemins Lombards

Le bilan de l'exercice écoulé clôture avec un bénéfice de 402.000 couronnes, alors que celui de l'année précédente faisait ressortir un déficit de 201.383 couronnes et celui de 1901 un déficit de 2.600.000 couronnes.

Le Gérant : CLAUDIUS LAMURE.

Tirage sur machines rotatives Marinoni
40.000 exemplaires à l'heure.

Imp. WALTENER ET C^e, 3, rue Stella. — Lyon

EDEN - HOTEL

Boulevard Gambetta, NICE

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

*Pension de famille. — Entouré d'un grand parc
avec eau de source*

Salle de bains. — Salon de lecture. — Fumoir. — Lumière
électrique. Prix modérés. Arrangement pour familles

SPECIALITÉ POUR DINERS DE MARIAGE

G. MOTTET NATHENEGGER, Propriétaire

Guérison Sûre et Radicale

PAR LES

DRAGÉES

DES

RR. PP. PRÉMONTRÉS

à base de Valérianate
DE ZINC
et des Principes actifs du
QUINQUINA

Dépôt Général à Lyon :

PHARMACIE BERTRAND AINÉ

Envoi FRANCO contre 3 francs en Timbres ou Mandat.
 DANS toutes les BONNES PHARMACIES

Moi je fume le "BLOC-SUEZ"

Exiger la Bouteille d'origine

BYRRH

VIN GÉNÉREUX ET QUINQUINA
 Le plus Hygiénique des Aperitifs

IMPRIMERIE
LYON - 3, Rue Stella, 3 - LYON
Téléphone 15-99
Ancienne Maison MOUGIN-RUSAND
MAISON FONDÉE EN 1706

WALTENER & C^{IE}
Successeurs

Réorganisation complète — Matériel important et entièrement neuf

Imprimeurs du MONITEUR JUDICIAIRE DE LYON
imprimés divers pour Sociétés

THÈSES DE DROIT ET DE MÉDECINE
Spécialité d'affiches pour M^{rs}. Les Officiers Ministériels

*C'est madame qui va être contente !...
Madame était bien tourmentée !... »*

concierge en riant aux éclats. — La maison du Bas-Meudon, c'est la petite *Tour-des-Nèfles* de mon locataire !... — Il y

mette reverdir la blonde pendant qu'il rature la brune à Paris... — Ah ! le gaillet ! quelle existence de polichinelle ! — Je ne paye-til de l'argent ? Mais non, là, s'en paye-til ? — A la santé de mon loc, tairé ! — C'est un bon enfant, pas fier du tout, et je ve l'intriguer avec sa *Tour-àes-Nefles*...

L'Anglaise Valentine, que les nécessités de ~~sa~~ vie récit nous ont fait ~~revoir~~ ^{revoir} de veu depuis quelcque temps, mais que nous retrouverons bientôt pour ne la plus quitter jusqu'au dénouement de cette histoire, attendant en effet Nigel avec une sérieuse inquiétude, bien justifiée d'ailleurs par la durée d'une absence inexplicable.

Valentine n'aimait pas, ne pouvait pas aimer cet homme qui ~~ne~~ se donnait plus la peine de déguiser sa nature égoïste et brutale, mais le culte du devoir, passant pour elle avant toutes choses, ne lui permettait point d'oublier qu'Hermann était son mari, et que Dieu défend à la femme de se détacher de celui dont elle porte le nom dans la joie ou dans la douleur...

Et puis elle avait à lui faire une confession inattendue...

(A suivre.)