

Le Petit Journal

LUNDI

10

FÉVRIER.
1919 — N° 90.400
SAINT-SCOLAUSTIQUE
SOLEIL : 107.7 h 19; c. 17 h.
LUNE : P.Q. le 7, P.L. le 14

LA GUERRE est gagnée, mais... dit M. Clemenceau

New-York, 9 Février. — M. Clemenceau a fait au correspondant parisien de l'Associated Press d'intéressantes déclarations dont voici les plus marquantes :

« J'ai vécu aux Etats-Unis dans ma jeunesse, a déclaré M. Clemenceau. Peut-être, pour cette raison, me permettra-t-on d'adresser quelques mots à nos amis d'outre-Atlantique, non pas un conseil ou un discours de propagande, mais des paroles loyales d'ami à ami. L'amitié qui existe entre nos deux pays depuis un siècle et demi est une chose admirable. La guerre l'a définitivement cimentée... »

Après avoir fait un éloge chaleureux de l'énergie avec laquelle l'Amérique est entrée dans la guerre, de l'esprit d'organisation qu'elle a montré, de la bravoure et de l'héroïsme des troupes américaines, de l'œuvre admirable de la Croix-Rouge américaine et de l'Armée du Salut, M. Clemenceau a dit ensuite :

« Accalmie dans la tempête »

« J'ai dit que la guerre était gagnée. Il serait peut-être plus exact de dire qu'il y a une accalmie dans la tempête. Tout au moins vaut-il autant regarder en face toutes les éventualités possibles. Des découvertes récentes nous ont permis de pénétrer les desseins de l'ennemi mieux que nous ne pouvions le faire jusqu'ici. Ce n'était pas seulement un rêve de domination militaire de la part de la Prusse, c'était une conspiration précise et bien calculée en vue d'annexer la France industriellement et commercialement aussi bien que militairement. Les banquiers et industriels allemands ont donné leur haut personnel pour se joindre à cet effort. L'exposé du docteur Muehlton, des usines Krupp, et celui de Kurt Eisner à la conférence socialiste de Berne l'ont prouvé. C'est là ce qui explique beaucoup d'actes de destruction accomplis par l'armée allemande et que nous ne pouvions comprendre. »

« Ces efforts n'ont pas été tout à fait sans succès. La vie industrielle de la France a été tellement atteinte qu'il est très difficile de la faire rendre, tandis que, ayant capitulé, l'Allemagne a pu garder intactes ses usines prêtes à fonctionner immédiatement et utilement. Industriellement et commercialement, entre la France et la Prusse, pour le moment la victoire est à cette dernière. »

Nos dettes de guerre

« Au point de vue financier, en raison du blocus (dont personne ne discute la valeur comme facteur militaire), la dette de guerre allemande est presque intérieure et peut facilement être repaidée, tandis que la dette de la France est une dette qui doit être payée. La France a emporté pour elle-même une victoire à la Pyrrhus. »

« La fortune française placée à l'étranger avant la guerre pouvait être de 50 à 60 milliards. Qu'en est-il advenu ? Le mieux que nous puissions espérer, c'est que les deux tiers des paiements environ puissent être considérés comme simplement différés et que les sommes énormes accumulées par l'économie française et prêtées aux étrangers seront éventuellement recouvrables. »

« La France a quelque chose comme 20 milliards de placés en Russie dont les deux tiers en fonds d'Etat russes et le reste en entreprises industrielles. Le peuple français avait un milliard placé dans les Balkans en obligations turques. Peu avant la guerre, les troubles du Mexique nous ont privés des revenus de deux milliards et demi que nous y avions placés et de même pour plusieurs milliards dans l'Amérique du sud, surtout en chemins de fer. »

« Je cite ces quelques détails financiers pour montrer combien la fortune française s'est réduite et que notre peuple ne peut plus tirer de gros revenus du dehors. Les placements à l'étranger qui rapportent un intérêt sont relativement négligeables par rapport aux dettes que la France a contractées à l'étranger pendant la guerre, surtout en Amérique et en Angleterre. Le gouvernement français a également prêté des sommes considérables à de petits Etats, ses alliés, tout comme l'Amérique a fait pour ses associés. »

« Nous nous trouvons donc en présence d'un avenir immédiat où il nous faudra régulièrement payer de gros intérêts au dehors avec nos seules ressources intérieures. »

A l'horizon

« Même en ce qui concerne le triomphe militaire sur l'Allemagne, il y a là une situation qui présente pour la France certains côtés inquiétants. Certes, les Alliés ont pris la marine allemande et ont, dans une large mesure, désarmé l'ennemi. Cependant, il reste une Russie chaotique mais féconde dont les Allemands peuvent tirer grand profit. Avec l'armée anglaise démobilitée, l'armée américaine revenue chez elle et la France isolée, il pourrait y avoir un danger que l'Allemagne ne rouvre le débat militaire, ce qui pourrait nous embarrasser, sans les assurances que le président Wilson nous a données l'autre jour à la Chambre des députés et qui ont été pour nous un grand réconfort. »

« Naturellement, une Société des Nations dans laquelle entrent la France et l'Amérique doit être profondément soutenue par la conviction de leurs peuples et par la détermination chez chacune des nations parties à cet accord de renoncer sans hésitation à son isolement traditionnel et d'être prête à employer sa force nationale hors de ses frontières aussi bien en temps de paix que sous la pression de la guerre. »

« Sans peur et sans reproche »

M. Clemenceau déclare ensuite que la France fera face à tous ces problèmes et continuera sans peur et sans reproche. Il termine en disant :

« Tous nos plans sont basés sur la plateforme splendide établie par le président Wilson. En parfaite harmonie avec les principes qu'il a formulés, nous tendons à un idéalisme plus élevé et plus sain dans la conduite des affaires du monde. N'étant animés d'aucune aspiration mercenaire, nous nous joignons sans réserve et de tout cœur à cet effort pour établir un monde meilleur et où la simple justice existe pour toute l'humanité. »

LE "GOLIATH" EST REVENU DE LONDRES

Les impressions de Chevillard passager de l'aérobis

2 heures 35 à l'aller
3 heures 30 au retour
par violent vent debout

Le Goliath, dont l'atterrissage a eu lieu, hier après-midi, à Buc, à 15 heures 50, avait quitté Londres à midi 20.

Le trajet, pour le retour, a donc été accompli en trois heures trente. L'aérobis a mis cinquante-cinq minutes de plus que pour le voyage aller qui avait été effectué en deux heures trente-cinq.

Le Goliath-Farman, arrivé à Londres au bout de 2 heures 35 de voyage, contrairement aux premiers renseignements qui avaient été communiqués, est reparti de la capitale anglaise, hier à midi 20 et atterrissait à Toussus-le-Noble à 3 heures 50, soit après 3 heures 30 de voyage. Un violent vent d'est retardait les records du voyage aérien.

Comme à l'aller, tout se passa à merveille, et comme les passagers heureux, le voyage n'eut pas d'histoire. Ah ! si, une tout au moins qui n'a aucun rapport avec le poids lourd que l'air. Le fameux pilote Chevillard qui, joueur incorrigible, n'avait trouvé que ce moyen pour ne pas être dérangé dans une partie de poker, avait perdu beaucoup d'argent à l'aller, réussit à avoir la chance de son côté au retour et regagna... avec un léger bénéfice. Pour lui, on le voit, la fortune vient de l'est !

A Kinley, où s'effectuait l'atterrissage, l'enthousiasme fut à son comble. Enthousiasme exclusivement militaire d'ailleurs, car l'équipage fut reçu par des pilotes de la R. A. F. britannique. Vite, les 14 voyageurs allèrent passer la nuit à Londres où ils furent fort bien accueillis et se donnèrent rendez-vous pour repartir dès le matin.

Le récit d'un voyageur des nues

Nous avons pu rencontrer le sergent Chevillard qui avait accompli le voyage comme passager. Le sergent Chevillard n'est autre que le grand virtuose biplaniste d'avant-guerre. Il était, on s'en souvient, le Garros du biplan. Au début de la guerre, pendant la bataille de la Marne, on l'envoya avec un appareil à Mourmelon, mais ses chefs ignoraient que cet homme était occupé par l'ennemi. Chevillard fut fait prisonnier et ne put tenir par conséquent



Chevillard

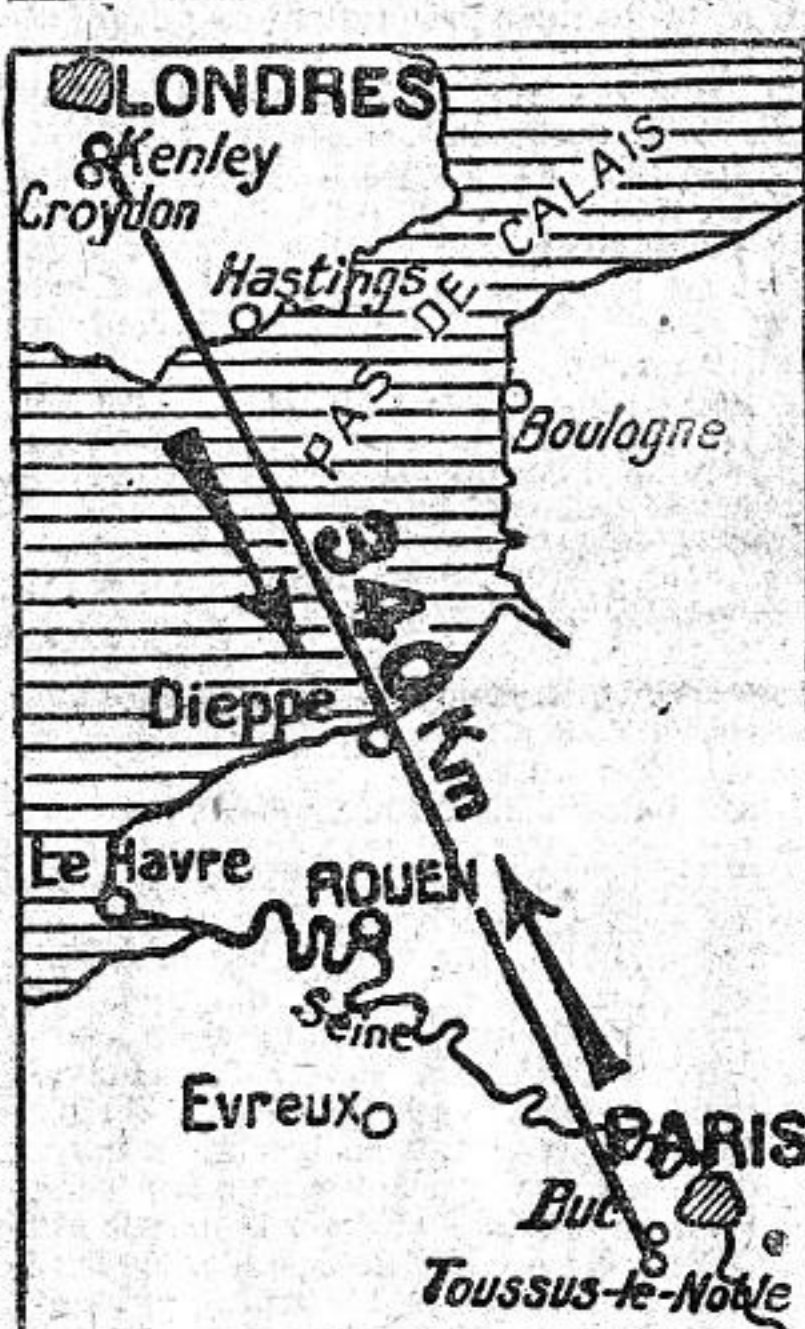
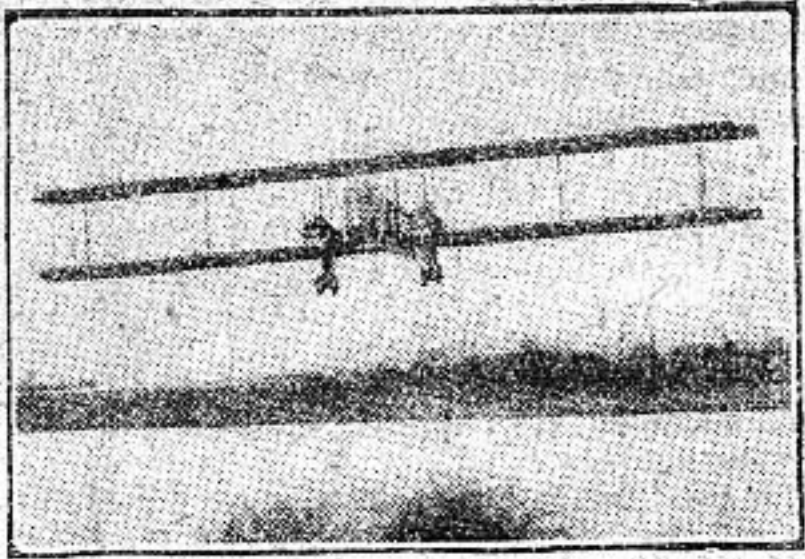
les promesses du champion civil, engagé volontaire pour la durée de la guerre. Rapturé de Suisse dans les derniers mois de la campagne, Chevillard voulut repartir au front, mais l'exemple de Garros avait donné à réfléchir aux autorités qui lui refusèrent de s'exposer imprudemment après quatre ans d'éloignement. Mais Chevillard est toujours le grand apôtre du plus lourd que l'air et c'est pourquoi, en attendant sa rentrée de pilote, il a tenu à prendre part comme spectateur au raid desommo historique du premier voyage Paris-Londres en aérobis, en six heures dix minutes.

Il nous a donné ses impressions : « J'avoue que j'étais un peu dépaycé dans cette immense machine, moi qui étais habitué aux appareils maniables et de petite envergure d'avant-guerre. Je ne me voyais pas volant la tête en bas, boucler la boucle, vriller sur cette cathédrale aérienne. Et, sans vouloir me vanter, je pourrais presque déclarer qu'il fallait un certain courage de la part d'un pilote pour se risquer dans une semblable aventure. Mais remettons les choses au point, j'avais vu voler le Goliath-Farman, j'avais évolué dedans et je savais ce qu'il était capable de faire. C'est pourquoi, sans hésitation, je réclama l'honneur d'être choisi pour les passagers du premier voyage Paris-Londres et retour. »

« Que vous dire ? Mes impressions ? J'ai assez fait de raids pour ne pas méconner de l'aspect des villages défilant sous nos ailes, de la Manche s'éclaircissant peu à peu dans la brume, des côtes d'Angleterre apparaissant à l'horizon, etc., etc... Tout cela était bon à intéresser un débutant, mais je suis un vétéran, un doyen. Autre chose m'importait... Je me souvenais des randonnées de jadis dans le vent, le froid, l'inconfort permanent. Et là, j'étais là, le brave voyageur, avec son sac, son vêtement de ville, allant et venant dans la carlingue, jouant aux cartes, allumant sa cigarette paisiblement, volant en un mot à quelques milliers de mètres de terre avec la même désinvolture que si je me trouvais dans un chemin de fer. »

« Et ça, plus que tout, était pour moi une nouveauté, que dis-je ? une révolution ! Avoir connu comme moi les premiers essais de l'aviation, être monté en appareil en faisant des prodiges pour ne pas heurter le fil, abîmer la toile, et se trouver soudain transporté dans une sorte de paradis terrestre aérien est certainement l'émotion la plus forte que je rapporte de mon voyage. Une vie nouvelle est ouverte à l'aviation. C'est l'œuvre des Garros, des Marc Pouppe, des Brindejone des Moulinais, des Pégoud. Bravo ! Et, dans chaque coup d'aile triomphant d'avenir, n'oublions jamais ces héros sans qui nous serions encore à l'époque des balbutiements. Pleurons-les ! Ils se sont sacrifiés pour la France, mais avant tout ils l'ont dotée d'un mode de locomotion que l'on ne saurait trop encourager. La vie de tels braves vaut bien la sympathie du gouvernement ! Que celui-ci collabore à l'œuvre des constructeurs et la France sera forte dans les airs, comme elle peut et elle doit l'être ! »

C'est sur ces mots pleins de patriotisme que nous avons quitté Maurice Chevillard. Une opinion aussi autorisée était intéressante.



sante à enregistrer. L'aviation est entrée dans la voie des réalisations. Civile, elle semble faire plus encore que lorsqu'elle était militaire. Espérons que, grâce à certains constructeurs, le gouvernement finira par s'intéresser au mode de locomotion moderne qui peut nous faire réaliser tant de progrès, à condition qu'on ait confiance en lui.

Jacques Mortane.

Ce que dit M. Maurice Farman

M. Maurice Farman nous a ajouté quelques détails sur le victorieux voyage de retour du Goliath :

« J'étais à l'aérodrome de Buc, où j'essayais des appareils, quand le Goliath y est revenu. Mon frère Henri, qui était à Versailles, est arrivé presque immédiatement. »

« L'atterrissage a été fait dans les meilleures conditions. Il ne saurait d'ailleurs en être autrement. »

« Tous les passagers de l'aller ont effectué le voyage de retour et aucun d'eux n'a été le moins du monde incommodé. »

« La hauteur moyenne à laquelle la Manche a été traversée est de 1,500 mètres. »

Aujourd'hui le G-23

partira pour Toulouse ou Marseille

Après le succès du Farman, nous aurons probablement aujourd'hui un deuxième raid d'aérobis de grande envergure. Le Caudron G-23 doit, en effet, partir ce matin de Villacoublay à destination de Toulouse ou de Marseille.

LE FROID CONTINUE

On a patiné hier ; la circulation de certaines lignes de tramways a été interrompue.

Le froid a continué hier, très vif, mais un peu moins sensible parce que le vent s'était abattu. On a enregistré encore de 12 à 14° au-dessous de 0.

Le soleil a brillé durant la matinée et une partie de l'après-midi sans pour cela, comme la veille, amener un dégel de quelques heures.

Dans Paris, des équipes de travailleurs municipaux ont continué à enlever la couche de neige durcie qui couvre encore certains trottoirs dans le centre et un grand nombre de rues dans les quartiers moins fréquentés. Nombre de Parisiens restent chez eux et l'animation des rues ne fut pas celle des dimanches hâtifs.

Les lacs du bois de Boulogne et du bois de Vincennes sont gelés, mais sur une faible épaisseur ; l'accès en a été interdit aux patineurs. Par contre, les petits cours d'eau qui serpentent à travers les bois étaient sillonnés de jeunes gens et d'enfants que les parents amusaient regardant du haut des pelouses couvertes de neige. On a également patiné dans certaines parties des fossés des fortifications, remplis d'eau depuis les dernières inondations ainsi que sur le grand canal à Versailles, sur le lac du Vésinet et le lac d'Enghien.

Les tramways extra muros de la rive gauche n'ont pu fonctionner dans la partie très accidentée comprise entre la route de Fontainebleau, à Bicêtre, et la porte d'Orléans, les rails étant bouchés par un amas de neige et durci par la gelée.

Le canal de Charenton-Saint-Maurice était pris, hier matin. Pour assurer la navigation, on a fait passer un remorqueur, qui a cassé la glace.

Précautions à prendre

La préfecture de la Seine a communiqué la note suivante :

En raison du froid assez vif, il est rappelé à la population que tous les robinets d'eau à l'intérieur des immeubles doivent être tenus fermés et toutes les colonnes montantes soigneusement vidées chaque soir. Les pompes, les robinets et compteurs exposés à l'air doivent être enfermés avec de la sciure, de la paille ou de la toile, afin d'éviter la congélation et les déboîtements qui pourraient se produire au moment du dégel.

VOUS QUI SOUFFREZ de la vie chère, venez en Espagne

(De l'envoyé spécial du Petit Journal)

Madrid, ... Février.

Nous venions d'Allemagne, de Belgique, de France. L'admirable force des faits, depuis longtemps, avait maté nos plus innocents desirs. Nous avions résolu d'oublier qu'une pièce de cinq francs pouvait encore représenter une valeur et que même, en ayant quelques-unes, on put les échanger contre la plus vulgaire des marchandises jadis indispensables. Nous étions entrés dans le monde nouveau. Nous ne pouvions plus de cris quand la carte des vins à Lille, débutant par « l'ordinaire », vous proposait la bouteille pour 28 francs. Quand, à Bruxelles, ayant oublié nos bagages (les gens qui voyagent oublient toujours leurs bagages), le voyage ne forme pas le voyageur) et choisissant six chemises et demandant combien, nos oreilles, sans tomber, entendirent six cents francs, sans les faux-cols. Quand à Paris nous glissions sans compter, à des chasses aragones, pièces blanches et promesses pour un paquet de cigaretes ; entamé. Bref, nous étions au point.

Nous prenons le train, passons la frontière, écoutons toute la nuit dans un wagon ronfler une jeune dame et chanter un monsieur : nous arrivons à Madrid.

Comme il faisait beau, que c'était le matin et qu'évidemment nous n'étions ici que pour nous promener, nous voilà parti, homme futile, dans les rues.

Oh ! la belle aventure ! Que de souliers ! et en satin, et en cuir, et en chevreau, et en veau, et pour les dames, et pour les messieurs. Mais passons-nous la main sur le front. Que voyons-nous ? Quelle est cette étiquette ? Oh sommes-nous ? 22 francs les magnifiques petits souliers de dame. Et ceux-là 18 francs. Et pour les hommes, et pour moi ces jolis-là, 28 francs. Mais tenons-nous. Représentons bien la France. Pas de manifestation. Entrons, achetons comme si nous y étions habitués.

Et des gants ? Mais toutes les peaux se sont donc donné rendez-vous en Espagne ? Ah ! qu'il y en a, des gants ! Cinq francs ! Quoi ? Est-ce un doigt ou les dix doigts ? Ce sont les dix doigts : entrons. Achetons. Et ces jaunes-clair là, pour la promenade, le matin, ou comme de petits oiseaux des îles se chauffent les Madrilènes : 4 fr. 50 ; achetons.

Et les vêtements ! et les pardessus ! et le linge ! Achetons, achetons.

Le corps est sans pitié. Quand on s'est occupé de lui extérieurement, l'intérieur réclame. Allons au restaurant. Il est l'heure, d'ailleurs.

Oh ! Seigneur ! quand les hommes, par leur turpitude, ne contrarient pas l'ordonnance de ses bienfaits envers eux, que la bonté et la prévoyance sont grandes ! Alors, c'est pour manger, tout ça ? Ce n'est pas pour nous tenter, au moins ? Ce n'est pas une fausse joie que tu nous donnes ? Ce n'est pas, par hasard, en carton camouflé, ce que tu nous étales ? Je pourrais mordre dans tous ces petits pains dorés qui ont l'air de fruits nouveaux venus d'un magnifique pays inconnu ? Je pourrais manger de toutes ces bananes, de tous ces raisins, de toutes ces figues, de toutes ces poires et en aussi grand nombre que je voudrais, comme je vois là-bas que fait ce monsieur ? Je pourrais goûter à tout ce beurre ? plonger, sans te fâcher, main dans cette coupe si pleine de ces jolis carrés de sucre ? Je pourrais avoir de la viande, par-dessus le marché, et des légumes, et du poisson, des gâteaux et des cigares ?

Tu pourrais me répondre le Seigneur par l'intermédiaire du garçon de salle, et avec du vin, encore !

— Combien ?

— Six francs !

Le Petit Journal est une bonne mère. Nous nous demandons ce qu'il nous en voyait faire en Espagne. Nous avons compris. Il s'est dit : « Ce n'est pas un méchant garçon. Il a vu pour nous, depuis quatre ans, des choses qui n'étaient pas toujours réjouissantes. La guerre est finie. Nous allons lui offrir un tour au paradis. » Notre rédacteur en chef s'entendit avec saint Pierre et ce fut fait. Merci.

Pourtant les Espagnols ne sont pas gais : c'est qu'ils n'ont rien à se mettre sous la dent au Congrès de Paris.

Albert Londres.

BAPTISTE EST DEMOBILISÉ



(Dessin de Marcel ARNAC.)

— Mame la comtesse, v'la l'jus... y a nib de lolo... mais y aura du jab de gnole !...

LE MYSTÈRE DU TUNNEL DE NANTEUIL

C'est bien un attentat mais qui l'a perpétré ?

Le général Gassouin, les ingénieurs de la Compagnie de l'Est et des fonctionnaires de la Sûreté se sont réunis hier matin au ministère des Travaux publics, pour y examiner les divers rapports sur les causes de l'accident de chemin de fer sous le tunnel de Nanterre.

La conclusion a été qu'on se trouve bien en présence d'une tentative criminelle. On a constaté que, dans le mécanisme découvert dans la voiture incendiée, existait une clavette retenant un ressort qui a actionné un percuteur. D'autre part sur ce même mécanisme, on a remarqué des traces de phosphore. Or, à l'hôpital de Châtea-Thierry, les médecins ont relevé des traces identiques sur les blessures des personnes atteintes.

Un rapport à M. Clemenceau

Le général Gassouin a rédigé un rapport qui doit faire connaître à M. Clemenceau l'ensemble des faits actuellement établis de l'affaire de Nanterre.

Le fait principal qu'on cherche à éclaircir est le suivant : Qui a placé dans le wagon la machine infernale ? Diverses hypothèses sont examinées sans qu'il soit possible de prévoir celle qui se vérifiera.

Le wagon incendié venait de Metz, où il retournerait. Est-ce là-bas que fut perpétré l'attentat ?

N'est-ce pas plutôt un voyageur qui s'est embarqué à Paris et qui est descendu à la première gare d'arrêt, laissant sous une banquette la machine infernale ?

Dans ce cas, la question se pose : est-ce bien un Allemand qui a fait le coup ?

Deux Boches étaient dans le train

On a appris également qu'il y avait deux Boches dans le train. Un mécanicien et un chauffeur, qui regagnaient une gare régulatrice quelconque. Mais il semble qu'ils ne furent pas mêlés à la perpétration du crime, car les voyageurs du wagon où ils ont voyagé — et qui n'est pas celui qui a brûlé — affirment ne pas les avoir quittés des yeux.

On se demande aussi si on ne serait pas en présence d'un attentat anarchiste ?

Rien, jusqu'à présent, ne permet une précision.

On a parlé de traces de phosphore qu'on aurait relevées sur l'engin à mouvement d'horlogerie. Il paraîtrait que ce sont plutôt des traces de soufre qu'on a reconnues. D'autre part, certaines parties de la machine infernale ont fondu, quoiqu'il s'agisse du bronze, ce qui semble bien indiquer qu'elle s'est trouvée au centre du foyer.

Encore un point obscur

Dès décembre 1918, le grand quartier général, par une circulaire, avait attiré l'attention sur la nécessité de visiter soigneusement les wagons livrés par les Allemands, car, dans quelques-uns, on avait trouvé des pastilles incendiaires. Il se peut donc très bien que des pastilles incendiaires aient aussi contribué à augmenter la violence de l'incendie.

On est perplexé également sur la nature de cette machine infernale. On sait que les voyageurs du compartiment incendié ont remarqué que l'air s'était primitivement échauffé considérablement et rempli peu à peu de gaz. Or, les machines infernales explosent d'ordinaire brusquement sans dégagements thermiques ou gazeux préalables.

Le conseil de guerre et l'armistice

En dehors de la réunion du comité de rédaction de la Commission de la Ligue des Nations aucun organisme de la Conférence de la paix n'a tenu séance hier.

Cet après-midi, le conseil supérieur de guerre interallié achèvera probablement l'étude des conditions à introduire dans la convention d'armistice qui renouvellera l'accord arrivant à expiration le 18 février.

On sait qu'au cours des deux précédentes réunions le conseil supérieur de guerre a examiné la question de la démobilisation et du désarmement de l'Allemagne en vue de la mettre dans l'impossibilité de recommencer les hostilités au cas où l'intention lui en viendrait.

Les Alliés, dans ce but, et en raison de l'excécution par l'Allemagne de certaines clauses de l'armistice, examineront s'il n'y aurait pas lieu d'exiger d'elle la déclaration à la fois du matériel de guerre actuellement en stock en Allemagne et du matériel en cours de fabrication dans les usines.

Il est vraisemblable que pour plus de sûreté le conseil supérieur déciderait de réclamer la livraison de la plus grande partie de ce matériel (canons, mitrailleuses, avions, etc.).

En dehors de ces questions, le conseil aura à s'occuper aujourd'hui de la frontière polonoise, des effectifs alliés à maintenir en Asie Mineure, du blocus et des clauses françaises de l'armistice.

Il se pourrait que si un nouvel armistice ne pouvait être signé avant le 18, la convention actuellement en cours soit purement et simplement prorogée de quelques jours jusqu'à l'adoption du nouveau traité.

Il n'y aurait pas de Conférence à l'île des Princes

M. Stéphen Pichon, ministre des Affaires étrangères, a reçu, hier matin, les représentants de la presse étrangère.

Questionné sur l'attitude que les gouvernements alliés adopteront à la suite de l'acceptation par le gouvernement des Soviets d'assister à la Conférence de Prinkipo, M. Pichon a déclaré que la question n'avait pas encore été étudiée en commun, mais qu'à son avis personnel cette conférence n'avait plus de raison d'être, car, aux termes mêmes de la convocation des Alliés, elle devait servir à mettre en présence les représentants des différents groupements organisés de Russie, devant les délégués des puissances alliées, qui ne devaient assister à l'entrevue qu'en qualité de témoins impartiaux.

Les bolcheviks ayant seuls décidé de répondre à l'invitation, la confrontation ne convocation n'est pas atteinte.

Dans ces conditions, la conférence devient inutile.

Nous avons vu l'engin mystérieux qui va être expertisé

(De l'envoyé spécial du Petit Journal)

Nanterre, 9 Février. — Je me suis rendu à nouveau, hier, à Nanterre-Saacy, où sont toujours garés les débris du wagon allemand dans lequel se produisit le dégoûtant gaz qui provoqua l'accident encore mystérieux, quant à son origine, dont on connaît les terribles effets.

Là, j'ai pu recueillir les intéressants renseignements que voici sur la découverte du mouvement d'horlogerie qui a été signalée hier par la Compagnie de l'Est.

Ce mouvement, ou plutôt cet appareil bizarre dont, jusqu'à présent, on n'a pu déterminer la nature, a été trouvé dès le premier jour de l'enquête par un inspecteur des chemins de fer de l'Est, gisant au milieu des ferrailles tordues et calcinées du wagon. Cet inspecteur, M. Sandrin, crut tout d'abord qu'il se trouvait en présence d'une pièce quelconque du wagon et, n'y attachant qu'une importance relative, il la déposa dans le bureau de M. Fontaine, chef de la gare de Nanterre, où avaient déjà été rassemblés un certain nombre d'objets les plus divers abandonnés dans le wagon par les victimes et parmi lesquels se trouvaient un revolver, un fer à friser, une montre au boîtier de laquelle se sont soudés des débris de fer mis en fusion par la chaleur de l'incendie, etc.

Mais M. Sandrin fit cependant part de sa découverte aux ingénieurs qui, ne connaissant pas aux wagons de pièces du genre de celle qui leur était décrite, demandèrent à l'inspecteur de la leur apporter. M. Sandrin retourna donc à Nanterre et emporta l'appareil qui fut immédiatement examiné à la direction de la Compagnie.

Là, on ne tarda pas à avoir la conviction que l'appareil n'avait jamais fait partie du wagon lui-même et ne pouvait être qu'un mécanisme de déclenchement d'un engin quelconque. Il fut alors décidé qu'il serait remis à la justice et, ce matin, M. Sandrin le remettait entre les mains de M. Gaudel, procureur de la République à Meaux.

Devant l'engin

J'ai pu voir ce mécanisme qui se compose d'une sorte de volant ayant environ 30 centimètres de diamètre et à l'intérieur duquel se trouvent des ailettes ressemblant à celles employées dans certains petits ventilateurs que l'on place dans un trou pratiqué dans les faces des déviateurs de machines. Au-dessus de ce volant est une sorte de boîte en fer renfermant plusieurs roues dentées en cuivre et un axe entouré d'un ressort. Aux quatre coins de la boîte sont d'autres axes maintenus à leurs extrémités par de petites goupilles. Le tout présente dans son ensemble à peu près l'aspect d'un mouvement de pendule dont la roue à ailettes figurerait le cadran.

Tout ce mécanisme, qui est d'une construction extrêmement soignée, d'un tsinage parfait, est maintenant très abîmé soit par le feu, soit par une explosion de très faible puissance. Au bout des axes se trouvant aux coins de la boîte, près des goupilles, on remarque des traces jaunâtres assez carénées, comme si du soufre ou du phosphore avait brûlé à côté.

Un autre fait tend à démontrer qu'on se trouve bien en présence du mécanisme d'un engin quelconque.

Un témoin, dans sa déposition, a signalé que le jet de vapeur qui jaillit de dessous la banquette avait une légère teinte jaune. Or, s'il s'agissait d'une fuite de réservoir contenant le gaz d'éclairage, les voyageurs n'auraient absolument rien vu, ce gaz étant parfaitement incolore, et ils n'auraient donc pu dire qu'un jet de vapeur était sorti du plancher.

D'autre part, j'ai pu inspecter minutieusement le chassis du fameux wagon et je me suis rendu compte que les deux réservoirs placés sous le plancher de la voiture sont encore, malgré l'incendie, absolument intacts et, à ce sujet, un technicien m'a fourni un détail, à savoir que le gaz employé et qui est exactement un mélange de gaz de houille et de gaz d'huile, est très difficilement inflammable.

Non seulement il n'aurait pas pu prendre feu tout seul, mais même un fumeur, en jetant sa cigarette à terre, n'aurait pu le faire s'enflammer, m'a-t-il ajouté.

L'autopsie des victimes

Un fait vient à ajouter à toutes ces suppositions : c'est le résultat de l'autopsie des corps des cinq victimes mortes à l'ambulance de Châtea-Thierry, résultat transmis hier soir à M. Gaudel par le docteur Prieur, médecin légiste.

Si la mort de la femme dont l'identité n'avait pas été de suite établie, mais dont le nom a été connu ce matin, Mme Jeanne Lesthaus, née Laure Wonne, 28 ans, demeurant chez M. Thill, 104, cours de Vincennes, à Paris, semble due à des blessures, car elle a succombé à une hémorragie externe provoquée par une perforation du poulmon droit, il n'en est pas de même des autres victimes.

C'est ainsi que Mme Juliette Berthier, 37 ans, est morte d'une congestion pulmonaire double, ainsi que Eugène Canot. C'est également une congestion pulmonaire ayant dégénéré en broncho-pneumonie qui a amené la mort de Louis Canot, ainsi que celle de son frère, Raymond Canot, ce dernier seulement âgé de onze mois.

Or, il est à remarquer que les gaz asphyxiants employés au cours de la guerre provoquent généralement la congestion pulmonaire chez ceux qui les avaient respirés. D'autre part, il serait bien curieux que ces quatre personnes, d'âges si différents aient contracté la même affection du seul fait de la température basse, mais qui n'était cependant pas aussi froide qu'actuellement.

Malgré tout, de l'avis des magistrats chargés de l'enquête, il n'est

aéronautique, des matériaux entrant dans sa construction et des méthodes d'essais relatives à la réception de ces matériaux.

Un décret institue au ministère de la Guerre un comité d'unification de l'Aéronautique chargé de l'étude et de l'examen de toutes les questions relatives à l'aviation, à l'aéronautique, des matériaux entrant dans sa construction et des méthodes d'essais relatives à la réception de ces matériaux.

Le comité comprend des membres de droit et des membres nommés par le ministre.

Le directeur de l'Aéronautique, le directeur de la section technique de l'Aéronautique, le directeur du service des fabrications de l'aviation, le président de la Chambre syndicale des constructeurs d'avions sont membres de droit du comité.

Les autres membres sont nommés par ar-

Feront ainsi partie du comité :

Chargé, sous-secrétaire d'Etat : Cheneau, directeur de l'Ecole des Mines ; Crouin, ingénieur principal de la marine ; Ferris, directeur du matériel de la télégraphie militaire ; Fould, administrateur général des P.T.T. ; Gaudet, directeur technique des produits métallurgiques de l'aviation ; Guillet, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers ; Lacroix, chef du cabinet technique au directeur de l'Aéronautique ; Marchis, président de la Commission des Recherches Aéronautiques ; Mouton, directeur des avions ; Martinot-Lagarde, de la section technique de l'Aéronautique ; Mesnager, directeur de l'Armement ; Monod, directeur de l'Aviation ; Porvion, chef des travaux de métallurgie à l'Ecole Centrale ; M. Dué, colonel d'artillerie, directeur de l'Aéronautique, est nommé président du Comité.

A TRAVERS PARIS

Traficants de stupéfiants
On a écroué hier, à la prison de la Santé, quatre individus arrêtés depuis le 3 février par suite de la disposition de M. Bonin, juge d'instruction, pour trafic de substances vénéneuses. Parmi eux est un nommé Desmets, 25 ans, habitant en hôtel 8, rue du Plâtre, sujet belge et se disant docteur en médecine.

5^e arr. — Rue Saint-Jacques, M. Louis Drouelle, 46 ans, professeur de chant, demeurant 28, rue Cujas, est renversé par une auto et grièvement blessé. A l'Hôtel-Dieu.

6^e arr. — Rue Mazarine, au cours d'une discussion relative à une femme, Georges Combarat, 19 ans, étudiant, rue de Valenciennes 68, rue de la Monnaie, est frappé de deux coups de couteau.

7^e arr. — Boulevard de Latour-Maubourg, le soldat Léon Jouzelain, 46 ans, permissionnaire, est renversé par un tracteur automobile et grièvement blessé. Au Val-de-Grâce.

8^e arr. — A la station Blanche, sur la voie du Métropolitain hier, vers 4 heures du ma-

[illegible]

dans la dos. Il est soigné à Cochin.
 14^{ar} arr. — Rue Delamare. Mme Charlotte Fouquet, 62 ans, rentière, domiciliée 43, rue Boissennod est assassinée par deux individus et volée à l'esprouffade de son portefeuille contenant 500 francs.
 15^{ar} arr. — Boulevard de la Chapelle, la cocher Alexis Jardoux, 62 ans, demeurant rue Borghèse, 6, Neuilly-sur-Seine, tombe frappé de congestion. Mourant à Neckler.
 16^{ar} arr. — Rue Théophile-Gautier, 6 bis et 8, deux pierres dites consoles sont tombées, la nuit dernière

Hommage du gouvernement à des civils

se, secrétaire général de la Marine ; Billange, sous-préfet de Toul ; Petit, lieutenant à la compagnie de sapeurs-pompiers de Pont-à-Mousson ; Loyseau du Boulay, maire d'Auzeville (Meuse) ; Ancel, secrétaire général de l'Oise ; Piettre, sous-préfet d'Abbeville, et Bignon, maire de cet-

te Ville.

Programme des Spectacles

Opéra, 7 h. 1/2. — Thais.
Français, 8 h. 1/2. — Amoureuse.
Opéra-Comique, 7 h. 1/2. — Carmen.
Odéon, 7 h. 3/4. — Le Sourcil, Député Amoureux.
Vaudeville, 8 h. 1/2. — Pasteur.
Châtelet, 8 h. — Les Millions de l'Oncle Sam.

Esra-Bernhardt, 8 h. — L'Aiglon.
 Quidé, Rel. — (Mardi, 8 h., Pecheurs de Perles, Les
 d'Emeraude). — Relâche pour répétitions.
 Variétés, 8 h. 1/2. — Maison de Dames.
 Palais-Royal, 8 h. 1/4. — Le Filon.
 Antoine, 8 h. 1/4. — Le Marchand de Venise.
 Renaissance, 8 h. 1/4. — Chouquette et son as.
 Porte-Saint-Martin, 7 h. 1/2. — Cyrano de Bergerac.
 Gymnase, 8 h. 1/4. — Le Secret.
 Bouffes-Parisiens, 8 h. 1/2. — Phi-Phi.
 Athènes, 8 h. 1/2. — Le Courcier de la
 Marée.

Ambigue, Rel. — (Mardi, répét. gén. Baisers de Minuit).

Trépan, 8 h. 1/2. — Les Mousquetaires au Couvent.

Déjazet, 8 h. 1/2. — Le Tampon du Capitou.

Cléry, 8 h. 1/2. — Compagnie malgré lui.

Grand-Guignol, 8 h. 1/2. — Le Viol.

Moncey, 8 h. — Patrie.

Th. des Arts, 8 h. 1/2. — Bonlieux & Marseille.

Folies-Bergère, 8 h. 30. — Zing-Zang, Zarselle.

Apollo, 8 h. 30. — La Reine Joyeuse.

Casino de Paris, 8 h. 30. — La Grande Revue.

Olympia, 2 h. 30. 8 h. 30. — Progr. music-hall.

Alhambra, 8 h. 1/2. — Attract. de 1^{er} ordre.

Concert Mayol, 8 h. 30. — La Revue.

Rueuve-Palace, 8 h. 15. — Allract. varices.
 Rueuve-Palace, 8 h. 15. — Allract. varices.
 Caumont-Palace, 8 h. 15. — Allract. varices.
 Pathe-Palace, 2 à 11 h. — La Maison de la Haine.
 Artistic (61, r. Douai), 8 h. 30. — Désillusion.

LA TEMPERATURE

Thermomètre. — Hier à midi, 6° au-dessous de
 zéro ; à 9 h., 8° — à minuit, 10°.
 Bureau central météorologique. — La pression

atmosphérique reste très élevée sur l'Ouest et le Nord du Continent.

Le vent est fort des régions Est sur nos côtes de la Manche et de l'Océan, d'entre Nord et Est en Provence.

Les chutes de neige ont cessé sur l'Ouest de l'Europe ; en France, le temps est beau dans le Nord et le Centre, nuageux ou brumeux dans le Sud.

Le froid devient rigoureux dans toutes nos régions. La ligne des gelées englobe toute la France, sur le littoral de la Provence. A Paris, beau temps, brume.

Prévisions. En France, le froid va rester généralement intense avec beau temps dans le Nord et le Centre, nuageux, brumeux dans le Sud où quelques chutes de neige sont probables.

LE GÉRANT : E. DURAND

Imprimerie du *Petit Journal* (Volumard, imp.)

De haut des chemins, des fleuves, le

Du haut des observatoires, l'examine le terrain des approches du fort. Il a été couvert d'un épais réseau de fils de fer dont il ne subsiste aujourd'hui que quelques piquets tordus ; les fils de fer se sont volatilisés sous le bombardement. Le terrain n'est plus qu'un champ d'entonnoirs qui s'étend loin du côté de Souville comme du côté de Douaumont. J'aperçois très bien les

Les fossés du fort, à demi comblés par la chute des revêtements, sont partout franchissables, sauf sur la façade de gorge.

A l'intérieur du fort, les voûtes sont encore en état satisfaisant au-dessus de la grande casemate ; ailleurs, elles n'ont pas résisté au bombardement. La gaine de gauche a été crevée par un 380. Les plafonds de la casemate de Bourges, à gauche, s'infléchissent et glissent d'une façon inquiétante. Dans la gaine qui conduit à la casemate de Bourges, de droite, des parties de la charpente sont déformées. Au-dessus, on

la «clappe» se soit écroulée. Au cours de ces
nuit, les dégradations sont sérieuses. Dans
la grande casemate qui sert d'abri à nos
hommes, la voûte a résisté, mais une large
fissure énorme court tout le long de la fa-
çade intérieure, à la jonction du mur ver-
tical avec la voûte.

Commandant RAYNAL,

A suite