

# 5<sup>c.</sup> Journal du Lot 5<sup>c.</sup>

## ORGANE RÉPUBLICAIN DU DÉPARTEMENT

Paraissant les Mercredi, Vendredi et Dimanche.

### Abonnements

CAHORS ville.....	3 mois	6 mois	1 an
LOT et Départements limitrophes.....	»	»	8 fr.
Autres départements.....	3 fr.	5 fr.	9 fr.
	3 fr. 50	6 fr.	11 fr.

Les abonnements se paient d'avance. Joindre 50 centimes à chaque demande de changement d'adresse.

### Rédaction & Administration

CAHORS. — 1, RUE DES CAPUCINS, 1. — CAHORS  
A. COUSSLANT, Directeur | L. BONNET, Rédacteur en chef  
L'Agence HAVAS, 8, Place de la Bourse, est seule chargée, à Paris, de recevoir les Annonces pour le Journal.

### Publicité

ANNONCES (la ligne).....	25 cent.
RÉCLAMES.....	50 —

Les Annonces judiciaires et légales peuvent être insérées dans le Journal du Lot pour tout le département.

### Bon à rappeler

Un grand journal italien publiait ces jours derniers, un article de M. Nigra, qui fut ambassadeur d'Italie à Paris en 1870. Cet article a été passionnément commenté par la presse européenne. Il mérite surtout l'attention des républicains français. Grâce à lui, il a été recueilli des preuves nouvelles de ce fait, déjà connu, que c'est au parti clérical, aux sentiments antipatriotiques et antifrançais des catholiques romains, que nous devons les désastres de l'Année Terrible, le démembrement de la France et ce régime écrasant de paix armée qui depuis trente-six ans, pèse sur l'Europe entière.

Aux cléricaux qui dissimulent leurs haines, leurs rancunes et leurs ambitions derrière la grande idée de patriotisme, il est bon de rappeler qu'ils ont été plus funestes à la France que ses pires ennemis.

Dans l'article dont nous parlons, M. Nigra, raconte que l'ex-impératrice Eugénie, cette Espagnole catholique dont le fanatisme imbécile et le sot orgueil ont coûté si cher à notre pays, vient de faire, à Vienne, un voyage tout exprès pour remettre à l'Empereur François-Joseph, la lettre autographe que celui-ci, en 1870, adressait à Napoléon III.

Quelques années auparavant, à Sadowa, l'Autriche avait été cruellement vaincue par la Prusse. Les progrès de cette puissance inquiétaient beaucoup ses voisins. Des négociations avaient été entamées entre l'Autriche, l'Italie et la France contre la Prusse. A la veille de la guerre franco-allemande, la lettre autographe de l'empereur François-Joseph, avait pour but de renouer les négociations interrompues.

Tout ceci était connu — sauf l'existence d'une lettre — auto graphique de l'Empereur d'Autriche.

L'un de nos confrères parisiens a eu l'idée d'interroger à ce sujet M. Emile Ollivier, qui, comme on le sait, était président du Conseil des ministres à cette époque. Voici ce que cet homme a répondu à notre confrère du Petit Parisien :

« Il est parfaitement exact que des négociations très actives ont été engagées en 1869, entre les cabinets de Vienne et de Florence (car à cette époque la capitale de l'Italie se trouvait à Florence, Rome appartenant encore au Pape), pour aboutir non pas à une alliance offensive dirigée contre la Prusse, mais à ce que j'appellerai, pour me servir d'une expression bien moderne, à une sorte d'entente cordiale... En réalité, il y eut trois lettres. Celle de Napoléon III à l'Empereur François-Joseph et au roi Victor-Emmanuel, et les réponses que firent ces deux souverains. »

Emile Ollivier, ajoute qu'il publiera le texte de ces lettres dans son prochain volumed'« Histoire de l'Empire libéral ». Puis il continue :

« L'accord que souhaitait Napoléon III, dont il avait eu l'idée et dont il avait pris l'initiative, eût été conclu sans les prétentions de l'Italie qui exigeait de nous notre « non-intervention » dans sa politique intérieure. »

« Elle voulait, si vous aimez mieux, que nous ne mettions pas les pieds sur son territoire et que nous demeurions spectateurs inactifs des événements qui pourraient s'y produire. »

« Or, agir ainsi, c'était lui livrer les États du Pape, c'était pour nous une question d'honneur et de conscience. Nous ne pouvions ratifier une pareille clause. Le veto de l'Empereur fut formel. »

Il est difficile de s'exprimer plus clairement et d'exposer avec plus de cynisme les raisons de la trahison commise contre la France au profit du Pape et de l'Eglise Romaine.

Le gouvernement de Napoléon III entretenait dans les États du Pape, à Civita-Vecchia et à Rome, plusieurs

régiments français pour empêcher les Italiens d'entrer dans leur capitale et pour conserver à l'Eglise Romaine son royaume et son pouvoir temporel.

Le roi d'Italie, d'accord avec l'Autriche, nous offrait une alliance contre la Prusse.

En échange, que nous demandait-il ? Simpleme nt de retirer nos soldats de Rome et de ne plus nous opposer à ce que le gouvernement italien prenne possession de sa capitale.

Cela devait paraître très naturel et si les cléricaux eussent été français, au lieu d'être catholiques romains, ils n'y auraient mis aucune opposition. Mais ce parti, ayant à sa tête l'Impératrice Eugénie et entraîné par le clergé, ne voulut rien entendre. Le mot d'ordre d'alors était : « Plutôt les Prussiens à Paris que les Italiens à Rome ! ». C'est-à-dire : « Plutôt la France envahie que le Pape détrôné. »

Napoléon III refusa la proposition du gouvernement italien. Cette offre lui fut renouvelée alors que la guerre était déjà commencée et que nous avions subi nos premières défaites. Cette fois Napoléon III hésitait. Mais un nouvel effort du parti clérical eut raison de ses scrupules et on obtint de lui qu'il repousserait définitivement l'alliance qu'on lui offrait. C'est à ce moment-là qu'il envoya du quartier général de son armée à l'Impératrice Eugénie la fameuse dépêche qui contient cette phrase : « Je ne cède pas sur Rome !... »

Il ne céda pas sur Rome ! Il céda sur la France. Il ne livra pas Rome aux Italiens, mais la France aux Prussiens. Le parti clérical était victorieux : il avait sauvé le Pape (pas pour longtemps) et perdu la France...

Mais, bah ! qu'importait la France à ces gens, pourvu que l'Eglise catholique conservât ses Etats ! Nous n'avions pas assez de soldats pour défendre la patrie contre les Allemands, mais les cléricaux étaient heureux parce que nous en avions à Rome qui défendaient le Pape contre les Italiens.

Dame, il faut bien faire quelque chose pour être la Fille Aînée de l'Eglise et quand même on y perdrait dix milliards, deux cent mille hommes et l'Alsace-Lorraine, qu'importe aux bons catholiques romains !...

Et M. Emile Ollivier — un des auteurs responsables de cette infâme trahison — déclare que c'était une question d'honneur et de conscience... M. Emile Ollivier parle ici de deux choses, honneur et conscience, qui lui sont complètement inconnues. Mais cette parole nous montre que ces gens-là ne regrettent rien de ce qu'ils ont fait et qu'ils seraient prêts à le refaire.

D'ailleurs, la guerre de 1870 était à peine terminée, les soldats prussiens n'avaient pas encore complètement quitté notre territoire, que les cléricaux voulaient nous entraîner à une guerre contre l'Italie. Et pourquoi faire ? Pour rendre au Pape ses Etats dont, naturellement, les Italiens s'étaient emparés pendant que nous luttons contre les armées allemandes.

Tous ceux qui, en 1872 et 1873, étaient assez âgés pour en avoir gardé le souvenir, se rappellent de la campagne ardente menée dans le pays par les cléricaux pour pousser l'Assemblée Nationale à commettre cette criminelle folie. La pétition des évêques à ce sujet est restée fameuse...

Et voilà le parti qui a l'impudence de parler au nom du patriotisme, lui qui a toujours été et qui restera toujours le parti de la trahison.

Emile LAPORTE.

### MOTS DE LA FIN

Dans les couloirs du Palais-Bourbon, entre députés :  
— Ouf ! quelle chaleur ! dit l'un en s'épongeant le crâne, c'est à n'y pas tenir.  
— Nous n'avons rien à envier à nos collègues de la Douma, répond l'autre.  
— Comment cela ?  
— Dame ! nous aussi, nous siégeons dans un palais... T... orride.

### EN RUSSIE

#### Plan de résistance

La révolution n'éclate pas, mais elle gronde dans toute la Russie. L'état d'esprit de l'armée n'est pas très sûr ; on dit qu'à Poltava et à Krasnowod (province Transcaspienne), les soldats, avec la foule, ont taché de libérer les détenus politiques ; dans le gouvernement de Kourk, la ville de Buriavka et ses environs sont en pleine insurrection.

Différents signes donnent à penser que la quasi-tranquillité actuelle est très trompeuse. La « Rietch » annonce le renforcement du mouvement révolutionnaire pour l'automne.

Le comité central des cadets travaille à tracer un plan de résistance passive et de boycottage financier du gouvernement. Les comités socialistes révolutionnaires ont résolu de reprendre méthodiquement l'action terroriste suspendue durant la session de la Douma.

#### Mutineries

Des incidents se sont produits à Sweaborg et à Stadtuuden :

A la forteresse de Sweaborg, il y a eu une mutinerie d'une compagnie de sapeurs du génie, à laquelle se joignirent les artilleurs. Les mutins occupèrent trois forts détachés et ils ouvrirent une canonnade contre la forteresse. Il y a eu des tués et des blessés.

La garnison de la forteresse a été renforcée par deux compagnies, et la canonnade a cessé. Ce matin, une dizaine de particuliers, ainsi que des matelots se munirent d'armes et immédiatement une mutinerie commença parmi les équipages de la flotte. Les troupes, appelées en toute hâte isolèrent le fort insurgé de Stadtuuden de la ville et des bâtiments de la caserne, où se barricadèrent les émeutiers. Ceux-ci furent canonnés par quatre croiseurs et des mitrailleuses. A cinq heures et demie, les troupes pénétrèrent dans le fort et désarmèrent les insurgés.

#### Le palais de Livadia serait en feu

Le « Matin » publie la dépêche suivante, que nous reproduisons sous toutes réserves :

« Odessa, 30 juillet. »

Des nouvelles venant de Livadia (Crimée) disent que le palais impérial est en flammes. On suppose que l'incendie a été prémédité par les révolutionnaires. »

Le palais de Livadia, où est mort le czar Alexandre III, en 1894, est un des plus riches domaines de la couronne. C'est là, qu'avant les troubles de ces deux dernières années la famille impériale avait coutume de passer l'automne.

### LES MAISONS HANTÉES

Voici encore messire Le Diable qui fait des siennes. Un hameau reculé du département de l'Ain, Charmont, possède, paraît-il une maison hantée. Les meubles dansent le cake-walk, des bruits horribles se font entendre. Les esprits malicieux manifestent surtout en présence des habitants de la maison diabolique ou des visiteurs, mais, choses surprenantes, ils se taisent lorsqu'on regarde d'où vient le tumulte. Dès qu'on tourne le dos, le mobilier se remet en branle. Naturellement, le phénomène attire la foule et les commentaires vont leur train. On a essayé de tout pour apaiser le tapage, depuis les coups de goupillon jusqu'aux coups de fusil.

Vous verrez que cela finira comme dans les Mémoires et Révélés de Frédéric Mistral. Il y eut aussi, à Maillane, nous a conté le chanfre de Mireille, une maison hantée. « Vers 1820 ou 25, peu importe la date, mourut un certain Claudillon, et comme il n'avait pas d'enfants, sa maison resta close pendant cinq ou six mois... Lorsqu'un locataire vint l'habiter, il n'y put tenir. On entendait « ravauder et farfouiller »

toutela nuit, comme si l'on remuait des parchemins. Le voisinage conclut que le bruit venait des notaires et gens de loi défunts, car l'immeuble avait occasionné jadis de longs procès. Une messe pour Claudillon n'avait pas arrêté le tapage. Chacun prétendait avoir vu quelque chose : un spectre entouré de flammes, une botte cirée sur l'escalier. D'aucuns avaient été pincés à mort par les esprits. A la fin, l'oncle Jérôme, dit Mistral, qui avait servi dans les dragons sous Bonaparte, alla, avec ses pistolets chargés, tenir garnison la nuit dans le lieu hanté. Tout à coup, frou-frou, crac... que voit-il ? Deux rats, deux gros rats qui venaient fourrager des raisins secs... Depuis ce jour-là les gens de Maillane n'ont plus cru aux revenants. »

### Leçon d'Élégance

Au moment où je pénétrai dans la loge de M. Le Bargy, l'éminent comédien, qui jouait, ce soir-là, le marquis de Priola, disposait devant une glace les plis de sa cravate. On sait assez que M. Le Bargy excelle dans ces détails d'élégance et qu'il y apporte même une certaine gravité. Il a raison. Un honnête homme doit soigner son équipage. Ce n'est point là une chose futile et qu'il faille négliger. M. Renan s'est préoccupé longtemps d'une tenue qui le distinguât dans la rue et qui lui valut d'être traité cérémonieusement par les conducteurs d'omnibus.

De grandes boîtes, capitonnées de satin rose et contenant des écharpes en mousseline blanche traînaient dans la loge.

— Ma dernière création, expliqua M. Le Bargy. La cravate pour soirée. Il alluma une cigarette, en aspira la fumée puis, négligemment, il ajouta :

— Elle se noue dans l'obscurité. Je ne pus, malgré ma déférence envers l'éminent comédien et l'habitude où je suis de recueillir, avec une admiration respectueuse, ses moindres propos, je ne fus pas maître, dis-je d'empêcher un geste de surprise. Je regardai M. Le Bargy. Il parlait sérieusement.

— Cela vous étonne ? fit-il en haussant les épaules. Comprenez donc qu'il n'y a rien de plus vilain, de plus vulgaire, de plus disgracieux qu'une cravate attachée symétriquement. A la lumière, quelque peine que vous vous donniez pour apporter un peu de fantaisie dans le nœud de la cravate, vous n'y réussiriez toujours qu'incomplètement. Il y a, chez tout homme, un instinct naturel de régularité géométrique. Et c'est ce qu'il faut combattre. La cravate doit être nouée négligemment. Elle doit accuser du nonchalant, une certaine distraction, je dirai même une certaine impertinence... Chiffonnée par endroits, disposée en sorte que les deux bouts ne soient jamais de longueur égale, et fixée légèrement sur le col de la chemise, sans trahir le moindre travail, elle distingue immédiatement, l'homme élégant et accuse son souci de la correction.

L'entr'acte allait finir. M. Le Bargy cambrà la taille, s'assura, par un coup d'œil dans la glace, que le frac de soirée plaquait heureusement, m'offrit la main et me dit, sur le pas de la porte :

— A dandy gives care to his necktie, but never extreme care. C'est un aphorisme de Brummell. Il signifie qu'un homme élégant met la main à sa cravate, jamais la dernière main.

### Plus de cheveux blancs

Ce titre : « plus de cheveux blancs », n'est pas celui d'une réclame habile. Au contraire, il est quelque chose comme la lettre de faire part de la disparition de toutes les eaux, plus ou moins merveilleuses, vendues pour recolorer les cheveux. C'est l'annonce de la faillite pour un certain nombre d'industries.

M. le professeur Bouchard, dans une communication qu'il vient de faire à l'Académie des sciences, a prouvé que les rayons Röntgen rendaient leur couleur primitive aux cheveux blancs.

Cette découverte, d'après le savant professeur, est le résultat d'observations faites par deux de ses confrères de la Faculté de Montpellier, MM. Imbert et Marquez : Un malade était traité par les rayons X, pour un lupus de la face. Il avait la moustache et les cheveux blancs ; or, les médecins observèrent que la partie de la moustache et des cheveux qui recevaient les rayons s'étaient recolorés. Ils prirent des photographies du phénomène qui se trouvent jointes à la communication qu'ils ont adressée au professeur Bouchard. L'éminent docteur ajoute que cette découverte pourrait être appliquée commercialement à la condition que les opérations soient faites par des médecins habiles à se servir des rayons Röntgen, car une application maladroite pourrait produire des accidents très dangereux.

### INFORMATIONS

#### La Commission du Budget

La commission du budget s'est réunie mardi, sous la présidence de M. Bertheaux. Après l'audition des ministres de l'intérieur et des finances, elle a adopté à l'unanimité la proposition suivante de MM. Klotz et Chéron :

« La commission du budget, après avoir entendu les ministres de l'intérieur et des finances, et constatant l'accord complet intervenu, décide d'inscrire au chapitre 44 du budget du ministère de l'intérieur, les crédits nécessaires pour assurer de l'exercice 1907 l'application intégrale de la loi du 14 juillet 1905 sur l'assistance aux vieillards, aux infirmes et aux incurables. »

Conformément à la loi des finances de 1906, la commission a chargé M. Messimy, rapporteur du budget de la guerre, et M. Sallis, vice-président de la commission pour la marine, MM. Michel, rapporteur du budget de la marine, et Bertheaux, président de la commission pour la marine, de vérifier sur pièces et sur place l'état du matériel et des approvisionnements de la guerre et de la marine.

M. Bertheaux, après s'être assuré que tous les rapports en état d'être discutés avaient été examinés par la commission, propose mardi 18 septembre comme date de la prochaine réunion. Cette date est adoptée.

#### Fédération républicaine mondiale

Au Congrès international de la jeunesse républicaine, un délégué a proposé la Fédération de tous les républicains du monde comme moyen d'obtenir la paix universelle.

L'assemblée a décidé d'envoyer un télégramme de sympathie au président de la Douma.

Le discours du délégué italien, M. Norella, a provoqué des vivats en l'honneur de l'Espagne et de l'Italie.

#### Visite de Souverains

Malgré tous les démentis, l'on assure qu'une entrevue est décidée pour cet été entre le Czar et l'Empereur d'Allemagne, mais il est exact que le Czar n'ira pas en Allemagne. C'est en effet, en mer, à Biorke, que l'entrevue aura lieu dans le courant d'août. La date n'en est pas encore fixée. Le lundi 16 juillet, l'Empereur Guillaume a télégraphié directement à Péterhoff pour inviter le czar à venir le voir. Cette invitation a été immédiatement acceptée, mais Nicolas II a prié Guillaume de retarder la rencontre à cause des événements qui se préparaient alors, et que nous connaissons depuis le 22. L'entrevue n'aura probablement pas lieu avant le 15 août.

Le « Daily Telegraph » annonce qu'une entrevue a été définitivement pour cet automne décidée en Allema-

gne entre le roi Édouard et l'Empereur Guillaume.

#### Les relations Franco Suisses

En assure que la transaction s'est faite en ce qui concerne les droits de douane perçus en France sur les soieries suisses sur les bases suivantes : 250 francs par quintal pour les soieries noires et 325 francs pour les soieries en couleurs.

Le conseil fédéral, dans ses dernières propositions, à la date du 15 juillet, s'était arrêté aux chiffres de 250 francs et de 300 francs. Le gouvernement français demandait un chiffre uniforme de 400 francs pour les deux soieries : l'arrangement de 1895 fixait respectivement les droits de ces deux catégories à 200 francs et 240 francs.

D'autre part voici les renseignements qui proviennent du côté suisse : — L'entente commerciale avec la France est intervenue au moment où tout espoir semblait devoir être abandonné. Le tarif différentiel avait déjà été distribué à la direction des douanes et il était prêt à être expédié aux bureaux.

Dans la séance de dimanche, le conseil fédéral avait décidé, en effet, de maintenir ses propositions, notamment 250 francs pour les soieries noires et 300 francs pour les couleurs, les broderies blanches 600 francs, les broderies chimiques 1.000 francs. Les dernières propositions françaises étaient pour ces articles 275, 400, 625 et 1.100 francs.

Hier, M. Revoll fit connaître la décision du conseil des ministres, demandant 325 francs pour les soies de couleur, 1,050 francs pour les broderies chimiques et acceptant les propositions suisses pour les autres articles. En présence du désir manifesté d'entente du gouvernement français, le conseil fédéral a accepté ces propositions dans le traité. Le droit suisse sur les boufs est abaissé de 32 à 27 francs ; le droit sur les vins est abaissé à 8 francs.

Les négociateurs se réuniront à Berne pour la rédaction.

#### Convoi de jolies Femmes

Trente-deux jolies femmes nous sont arrivées aujourd'hui à Paris. Elles viennent de Londres, qui les reçoit elle-même de l'Amérique. Elles sont originaires, en effet, de la province de Kentucky, où elles furent élues parmi les plus belles. Un journal américain congut, voici quelques mois ce curieux projet : ses lecteurs désigneraient par leurs suffrages trente-deux des plus jolies femmes de la province, et ces trente-deux élues s'en iraient, aux frais du journal, faire un petit tour d'Europe. Or ce projet s'est réalisé.

Dix millions de suffrages ont été, paraît-il, exprimés, et l'on cite parmi les élues miss Ora Hazelin, de Brownsville, qui a recueilli 614.000 voix. Puis les trente-deux reines de beauté se sont mises en route. Elles viennent de passer quelques jours à Londres, où de la cathédrale de Saint-Paul à Hyde Park, et sur tous les points de cette ville immense, d'enthousiastes acclamations ont retenti sous leurs pas. Et nous les recevons aujourd'hui ; après quoi elles se rendront en Suisse, en Allemagne, en Belgique et en Hollande.

### Petites Nouvelles

Le général Oku a été nommé chef d'état-major de l'armée japonaise, en remplacement du vicomte Kodama.

— Le Président de la République a exprimé le désir d'examiner personnellement le cas soulevé par le refus du Conseil de l'ordre et de s'entretenir de la question avec le grand chancelier.

— Les rescapés de Courrières sont arrivés à Herne (Westphalie) : ils viennent remercier l'équipe de sauvetage de la Hibernie.

— M. Lannes de Montbellon qui avait frappé brutalement M. Larquier, député, son concurrent heureux aux

lections législatives, a été condamné à 15 jours avec sursis, 500 fr. d'amende et 1 fr. de dommages-intérêt.

— On affirme que le document pontifical sur les affaires de France paraîtra jeudi.

— Les obsèques du prince Murat, tué dans un accident d'automobile, ont eu lieu à Paris : le corps a été inhumé au Père-Lachaise.

## CHRONIQUE LOCALE

### Convocations en 1906

Les dernières élections législatives n'ayant pas permis d'appeler les réservistes et les territoriaux sous les drapeaux pendant les mois d'avril et de mai, la plus grande partie des convocations ont dû être reportées, après entente avec les autorités administratives, aux mois de juillet, août et septembre.

Toutefois, en vue de gêner le moins possible les travaux de la culture, les généraux commandants les corps d'armée ont été invités à accorder à tous les ouvriers agricoles qui en feraient la demande des ajournements sans limitation de nombre.

Cette mesure a été, d'autre part, étendue aux viticulteurs ; mais le nombre des ajournements sollicités par les réservistes et les territoriaux de toutes professions s'est trouvé si considérable qu'il risquait de compromettre l'exécution des manœuvres d'automne.

Dans ces conditions, le ministre de la guerre, tout en maintenant dans leur esprit les dispositions bienveillantes notifiées par lui aux commandants de corps d'armée, s'est vu forcé de limiter le nombre des ajournements de façon que les effectifs des unités prenant part aux manœuvres d'automne soient pas trop inférieurs à ceux prévus par le règlement.

Les généraux commandants les corps d'armée ont, toutefois, été autorisés, par mesure exceptionnelle, à ne pas attendre la fin de la période d'instruction pour renvoyer dans leurs foyers les ouvriers agricoles et viticulteurs convoqués à l'époque des manœuvres et qui n'auraient pas pu obtenir de sursis. Ces derniers seront, s'ils en font la demande, renvoyés dès la fin des manœuvres exécutées dans chaque région.

## CAHORS

### Autour du Conseil municipal

Il s'est fait de la bonne besogne, vendredi dernier au Conseil municipal de notre ville.

Nos édiles, sans rompre néanmoins avec la vieille habitude des discussions longues, oiseuses, ont agi en administrateurs soucieux des intérêts des contribuables.

Mais ceux qui doivent se réjouir des décisions prises par l'assemblée communale, ce sont les habitants du faubourg Labarre.

Dans sa réunion de vendredi, le Conseil municipal a voté la construction de l'avenue du Nord.

Enfin cette construction se fera et c'est tout à l'honneur de la municipalité qui active le plus possible la réalisation de tout ce qui est utile, agréable à la population de notre vieille cité.

Dans les cartons poussiéreux des archives on y logera par conséquent les dossiers relatifs à des travaux exécutés et non pas, comme cela se voit souvent, des rapports relatifs à des projets !

Nous ne verrons plus les programmes électoraux, contenant la nomenclature des travaux à exécuter, et les promesses toujours renouvelées que ces travaux seront exécutés : l'eau, la lumière, le marché couvert, les rues, l'avenue du Nord enfin, tout cela, demain sera un fait accompli.

Nos édiles, il est vrai, ne perdent pas une minute : ils travaillent, ils sont consciencieux ; on ne peut leur demander davantage.

L. B.

### Mairie de Cahors

Le maire de la commune de Cahors, chef-lieu du département du Lot, Vu la loi du 5 avril 1884 articles 94 et 97,

Considérant :

Que des accidents mortels surviennent tous les ans dans la rivière du Lot à des baigneurs imprudents, et notamment à des jeunes gens ; qu'il importe de prévenir dans la mesure du possible par une réglementation sévère la reproduction de semblables malheurs, qu'il y a lieu d'autre part, au point de vue de la décence, d'interdire de se baigner en un point quelconque des berges du Lot.

Arrête :

Article 1<sup>er</sup>. — Il est interdit de se baigner dans la rivière du Lot et dans l'étendu de la ville de Cahors en d'autres points que ceux désignés ci-dessous :

1<sup>o</sup> L'établissement privé situé dans l'île de Cabessus ;

2<sup>o</sup> Un établissement public sis au lieu dit « Les Tours », au niveau duquel seront établis des bouées et des cordages indiquant les zones dangereuses, un maître nageur sera sur les lieux tous les jours pendant la période des bains de cinq heures à sept heures du matin et de cinq heures à sept heures et demie du soir pour porter secours, en cas de besoin.

Article 2. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et les contrevenants seront poursuivis conformément à la loi.

Article 3. — Les pères, mères, tuteurs, seront responsables des contraventions commises par leurs enfants ou pupilles.

Article 4. — M. le Commissaire de police et les agents de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

A Cahors, en l'Hôtel de Ville, le vingt-huit juillet mil neuf cent six.

Le maire,  
Docteur DARQUIER.

### L'ouverture de la chasse

L'ouverture de la chasse est fixée au mercredi 15 août 1906, pour le département du Lot.

### Compatriote

Nous apprenons avec plaisir que M. Serieys Pierre, employé à la Préfecture du Lot, vient de subir avec succès l'examen de la licence en droit.

Nous lui adressons nos plus sincères félicitations.

### Concours des Ecoles Normales

Voici la liste des élèves définitivement reçus par ordre de mérite au concours de l'école normale :

- 1 Breuil, de l'école de Martel.
- 2 Pouch, — Martel.
- 3 Oussat, — Luzech.
- 4 Maillard, — Souillac.
- 5 Montagnac, — Montcuq.
- 6 Simbille, — Martel.
- 7 Larroque, — St-Céré.
- 8 Lamontagne, — Luzech.
- 9 Astruc, — Cahors.
- 10 Louradour, — Martel.
- 11 Salgues, — Luzech.
- 12 Sor, — Cahors.
- 13 Gasquet, — St-Céré.
- 14 Lagard, — Prayssac.

### Liste supplémentaire

- 1 Mirabel, de l'école de St-Céré.
- 2 Arnaudet, — Luzech.
- 3 Tauran, — Montcuq.
- 4 Coudere, — Luzech.
- 5 Sénac, — St-Céré.
- 6 Chapou, — Montcuq.

### Mles

- 1 Geoffroy, de l'école de Montcuq.
- 2 Alvitre, — Martel.
- 3 Pradauda, — Souillac.
- 4 Fénelon, — St-Céré.
- 5 Monrigal, — St-Céré.
- 6 Delmas, — Gourdon.
- 7 Labrousse, — Souillac.
- 8 Barrère, cours Comp. de Figeac.
- 9 Couyba, de l'école de Montcuq.
- 10 Garrigues, — Castelnaud.
- 11 Alis, de l'école de Montcuq.
- 12 Pégourié, — Martel.
- 13 Cavalé, — Montcuq.
- 14 Lavaysse, — St-Céré.
- 15 Dubernat, cours sec. Figeac.

### Liste supplémentaire

- 1 Imbert, de l'école de Puy-l'Evêque.
- 2 Bousquet, — Montcuq.
- 3 Durand, cours com. de Figeac.
- 4 Delricu, de l'école de Montcuq.
- 5 Rigal, — Gourdon.

### Concours de Rodez

Ainsi que nous l'avons annoncé, les sapeurs de la C<sup>e</sup> de Cahors ont remporté au concours de Rodez un brillant succès.

La délégation des pompiers qui a pris part à ce concours était composée de :

MM. Ausset, capitaine ; Milhet, sous-lieutenant ; Cubaynes, sergent-major ; Marty, sergent ; Alaux, caporal ; Mispoulié, caporal ; Arnaudet, sapeur ; Alaux, sapeur ; Bès, sapeur ; Cubaynes, sapeur ; Cros, sapeur ; Delbos, sapeur ; Miquel, sapeur ; Marmesse, sapeur ; Sor, clairon.

Voici la liste des récompenses :

### 1<sup>re</sup> Division, 1<sup>re</sup> Section

Manœuvre, prix d'honneur ascendant, Palme de vermeil et 100 fr. de prime.

Matériel, 1<sup>er</sup> prix, plaquette de vermeil.  
Tenue, 2<sup>e</sup> prix, médaille d'argent.  
Stratégie officier, M. Milhet, sous-lieutenant, 2<sup>e</sup> prix, objet d'art.  
Stratégie sous-officier, M. Marty, sergent, 1<sup>er</sup> prix, objet d'art.  
Sonnerie, M. Sor, clairon, 3<sup>e</sup> prix, médaille d'argent.

Ces résultats connus à Cahors ont provoqué une vive satisfaction parmi notre population ; aussi mardi soir, une foule énorme s'est rendue à la gare pour recevoir les lauréats.

A la descente du train notre excellente fanfare l'Avenir Cadurcien a fait entendre la *Marseillaise*, l'Orphéon

a chanté au milieu des acclamations de tous.

Puis musique et Orphéon en tête, les lauréats conduits par leur chef se sont dirigés vers l'Hôtel de ville.

Durant tout le parcours, l'Avenir Cadurcien a fait entendre la marche des Allobroges et c'est aux sons de cet entraînant pas redoublé que nos excellents sapeurs sont arrivés devant l'Hôtel de ville qui pour la circonstance avait été pavé et illuminé.

Quand le défilé fut terminé et que la Compagnie sur le commandement de M. Milhet, lieutenant, fut alignée, M. le docteur Darquier, maire de Cahors, entouré de MM. Carlin et Cayrac, adjoints et Ausset, capitaine de la Compagnie, félicita les vaillants lauréats et prononça la belle allocution suivante :

Messieurs et chers amis,

Je salue en vous des vainqueurs, et je suis doublement heureux de vous féliciter parce que vainqueurs, et parce que la victoire que nous célébrons ce soir, vous l'avez remportée dans des combats dont le but est de sauver des vies humaines et non de les sacrifier. Vous êtes de nobles soldats, des soldats de la paix ; et cependant, mes chers amis, vous êtes toujours en guerre, toujours mobilisés, toujours prêts à donner sans compter votre inaltérable dévouement.

Dans un sinistre récent j'ai pu constater avec quel tranquille courage, avec quelle imposante grandeur d'âme vous avez tous exposé votre vie et spécialement celui d'entre vous qui, revêtu du costume approprié est descendu dans une cave en feu, que l'on savait contenir d'énormes quantités de matières explosives. J'ai senti, je vous le déclare, à ce moment le noble frisson, la sublime admiration pour l'homme qui avec un beau mépris, bravait le danger et faisait le sacrifice de son existence.

La ville de Cahors, par ma voix, vous remercie de votre constant dévouement : elle vous rend, à vous, à vos officiers, à vos sous-officiers, un public hommage et manifeste, ce soir dans une même acclamation la joie de votre triomphe et la reconnaissance de vos éminents services.

De vifs applaudissements accueillirent les paroles du Maire de Cahors qui avait traduits si excellemment les sentiments de toute la population.

Puis au milieu des bravos l'Avenir Cadurcien joua la *Marseillaise* et l'Orphéon se fit entendre dans le beau chœur de « Gaule et France ».

Ensuite, les membres de la compagnie et des sociétés locales se rendirent dans la salle du Conseil municipal où des rafraichissements leurs furent offerts.

Là M. le maire vivement acclamé, porta un toast à la santé des membres de la compagnie des sapeurs-pompiers, à ses chefs, à ses sous-officiers, aux sociétés l'Avenir et l'Orphéon et à leur prospérité.

Après que les compliments furent échangés avec les lauréats, la réception se termina au milieu de la satisfaction générale.

À notre tour, nous adressons aux lauréats, à M. Ausset, leur capitaine, à M. Milhet, leur lieutenant et à leurs sous-officiers, nos plus vives félicitations pour le beau succès qu'ils ont remporté à Rodez.

### Concours de pouliches

Mardi soir à 4 heures ainsi que nous l'avons annoncé dans notre numéro de mardi, le concours annuel de poulinières et de pouliches.

MM. Cocula, sénateur, Vachal, secrétaire général, Laburthe, conseiller de préfecture, M. le directeur des Haras présidaient le concours.

Ce concours qui a eu lieu sur la place de la Chartreuse n'a pas eu de succès, 5 poulinières ou pouliches seulement ont été présentées.

Le jury n'en a primé que deux ; une poulinière à M. Fourès, de Montdourmer qui a reçu une prime de 50 francs et une pouliche de 2 ans appartenant à M. Lacarrière, de Cabrerets qui a reçu une prime de 80 francs.

### Commissariat de surveillance

#### administrative

Par arrêté du 23 juillet 1906, la consistance du commissariat de surveillance administrative des chemins de fer de Cahors a été fixée comme il suit, savoir :

Poste de Cahors (Réseau d'Orléans) Cahors à Montauban Ville-Bourbon (exclu).

Cahors à Monsempron (exclu) Cahors à Souillac (inclus) Cahors à Saint-Marlin-Labouval (exclu) Gourdon à Carsac.

### Licence en droit

Notre compatriote M. Pierre Gorse, surnuméraire de l'enregistrement dans le Lot, fils du chef de section de la Compagnie d'Orléans vient de subir avec succès les épreuves de la licence en droit devant la faculté de Toulouse.

Nous adressons au lauréat nos sincères félicitations.

### Crédit agricole

L'officiel publie l'état indiquant par département, le développement des caisses locales de crédit agricole mutuel en 1905.

Voici pour le département du Lot les résultats de cette statistique :

Nombre de caisses locales : 1  
Nombre des adhérents : 27  
Capital versé : 310 fr.  
Prêts consentis : 7050 fr.

### Place des Petites Boucheries

Comme les années précédentes, la jeunesse du quartier des petites Boucheries prépare sa fête votive.

La commission de la fête s'occupe déjà très activement de l'organisation des attractions diverses qui récréeront durant le dimanche et le lundi la population du quartier populaire des petites Boucheries.

Samedi soir, retraite aux flambeaux ; dimanche dans la journée et dans la soirée bal.

Lundi, attraction et jeux divers ; le soir, bal.

A minuit, le grand père.

### La traction électrique

#### SUR LES TRAMWAYS DU LOT

Nous recevons la communication suivante :

Dans son rapport au Conseil Général sur les tramways (*Séance du 19 Oct. 1905*) M. de Monzie, parlant de la ligne St-Céré à Bagnac, dit : « En ce qui concerne cette dernière ligne, il est bien entendu que les études rapidement, sommairement faites, par le service, en vue de l'emploi de la traction électrique pourraient, s'il y a lieu, être complétées et mises au point par le dit service. »

Il se dégage de ce paragraphe que c'est seulement sur cette ligne St-Céré-Bagnac que l'étude de la traction par l'électricité pourra, s'il y a lieu (?), être reprise.

Et il n'y aura pas lieu, car, ainsi que le dit M. Malvy, au rapporteur (*même séance, page 33*)... « vous savez très bien que, lorsqu'on aura fait ce premier réseau, dans lequel n'est pas comprise la ligne en question et qu'on aura épuisé toutes les disponibilités, tous les autres cantons seront absolument privés, probablement pour un siècle, peut-être davantage, de toutes les lignes qui ont été portées sur votre carte. »

M. Rey, (*page 150 même séance*) est plus radical que le rapporteur : « La commission des travaux publics, n'a plus rien à faire » dit-il.

Donc, de la traction par l'électricité il ne sera plus parlé. Et, de plano, sur un rapport aussi sommaire que mal assis (*page 12 et suivantes*) on la rejette. Cependant, de tous côtés, l'électrification des moyens de transport progresse. Au train dont vont les applications de cette modalité de l'énergie dont la docilité et la souplesse ont stupéfiés ceux qui sont demandés en intervention, le Conseil Général du Lot, ne doit-il pas se demander si la traction par la vapeur ne sera pas devenue un anachronisme, avant que soit livré à l'exploitation le réseau que les disponibilités financières actuelles permettent de construire.

On a étudié, avec la conscience que le service des Ponts et Chaussées apporte à ses études, la construction des diverses lignes en admettant que la traction sera faite par la vapeur. Il est heureux que ce travail puisse fournir dès aujourd'hui, les éléments nécessaires à l'étude du contre-projet dans lequel la traction électrique sera, à son tour, adoptée.

On sait que lorsque les convois sur les rails doivent gravir des rampes supérieures à 0°04 par mètre, la traction à la vapeur n'est plus acceptable, et si on veut ce mode de traction, quand même, une solution s'impose : la rectification de l'infrastructure ; on allonge la route pour ramener la pente au taux maximum acceptable de 4/0.

Sur les lignes dont le rapporteur propose la construction immédiate, les rectifications de route sont, de ce chef — 29 0/0 — 9 0/0 — 5 0/0 — de la longueur totale.

Quant à la ligne St-Céré-Bagnac, elle n'utilise l'assiette des chemins existants que sur la moitié environ de son parcours (exactement 53 0/0).

Or, la traction électrique permet de gravir, par la simple adhérence, des rampes allant jusqu'à 9 0/0 (l'adjonction d'une crémaillère disposée parallèlement aux rails, avec laquelle engrene un pignon claveté sur l'essieu moteur, permet, en empêchant le patinage de gravir des rampes de 11 0/0 — on est allé, en ajoutant une deuxième crémaillère, jusqu'à 21 0/0 (ligne Stanstadt à Lugelberg) et 23 0/0 à la Jungfrau.

On pourrait donc, en adoptant l'électricité, supprimer, sur les dix lignes étudiées, toutes les déviations, puisque la pente n'exède, nulle part, 7 0/0 (*page 16 du rapport de M. Lagarde*) ; les frais d'infrastructure des voies seraient donc réduits dans des proportions très considérables. Le service des Ponts peut dès aujourd'hui servir l'économie réalisable de ce chef.

Pourquoi a-t-on si délibérément écarté l'étude de la traction électrique dans un département riche en forces naturelles ?

En aurait-il même été question sans l'intervention de M. Pauliac qui a senti que les déclivités des routes de la région qu'il représente les rectifications à faire seraient telles que la construction du réseau qui l'intéresse serait éliminé, parce que trop coûteux.

À la demande de celui-ci, l'Ingénieur en chef compta à un de ses agents l'étude de la traction électrique.

Et cet agent, dont nous nous défendons d'attaquer la valeur professionnelle, commença et fit son travail sans l'enthousiasme fécond qui fait triompher les idées qui nous sont chères,

Et la conclusion du rapport fut que les

frais de premier établissement de la traction par l'électricité seraient supérieurs de 8.000 fr. par kilomètre, à ceux de la traction par la vapeur. Les frais d'exploitation ne dépassaient pas l'équilibre.

Et l'on vit M. Béral, (*page 13*), faire état de ces 8.000 fr., malgré les conclusions de l'ingénieur en chef qui demandait une étude plus complète et qui indiquait nettement ses préférences pour le mode de traction délaissé.

Il est regrettable qu'un homme habitué à la critique scientifique, comme le sénateur Béral, n'ait pas vu ou n'ait pas voulu voir que les chiffres qui servaient de base à l'établissement du prix unitaire sur lequel il table ne reposent que sur de vagues appréciations, sont fixés de sentiment, pour faire coller au résultat voulu.

Et avec cette serene assurance qui pousse droit devant eux les hommes, qui se croient sûrs de suivre le droit chemin, M. Béral ajoute : « En ce qui concerne l'exploitation, l'utilisation de la force électrique peut être bonne dans un travail continu... » Le travail de traction sera-t-il intermittent ? — Il le serait si, à chaque tronçon de 20 kilomètres, par exemple, correspondait une usine qui n'entraînerait en fonctionnement que lorsque un train circulerait sur ce tronçon ; mais nous estimons, au contraire, que toutes les usines génératrices doivent être couplées, de façon à entraîner et à marcher, autant que possible, à charge constante. Et le travail des machines sera ainsi continu.

Nous nous sommes proposé de démontrer que le Conseil général ne pouvait se faire une opinion raisonnée d'après le rapport qui lui a été lu sur la traction électrique.

Nous allons aborder l'examen critique de ce rapport. Nous ferons plus tard, s'il y a lieu, une étude complète de la question qui fait l'objet de ce travail. Passons sur les préambules et examinons les divers paragraphes.

### USINES GÉNÉRATRICES

Retenons d'abord qu'il est possible à créer :

1<sup>o</sup> Près du village de Latonille une usine d'une puissance minima égale de 600 chevaux.

2<sup>o</sup> Entre Sabadel et St-Girons une usine de même puissance.

Enfin notons qu'on peut créer :

3<sup>o</sup> A Luzech une usine de 350 chevaux au moins.

Les barrages de Cahors, vu leur faible hauteur de chute, qui diminue très vite à la moindre crue, ne conviennent pas pour être utilisés à la production de l'énergie destinée à un service qui ne souffre pas d'intermittences.

La puissance totale minima que les trois usines ci-dessus pourraient donner sur l'arbre des turbines serait donc : 600 + 600 + 350 = 1550 chevaux. Ces 1550 chevaux, nous le démontrons plus loin, permettraient d'assurer en tout temps, le service de traction, sur les 10 lignes à faire de suite ou plus tard, et laisseraient une disponibilité de 900 à 400 chevaux que le concessionnaire pourrait vendre à l'industrie privée. En dehors des heures de traction, toute l'énergie serait disponible pour l'éclairage des localités traversées.

Il y aurait donc à construire trois usines.

### PRIX DE REVIENT DE CES USINES

Le rapport fixe, pour ces usines, un prix uniforme de 200.000 fr. ainsi répartis :

a. Acquisition ou construction de l'usine, aménagement, grosses réparations, etc. ....	100.000 —
b. Matériel mécanique et transmissions. ....	35.000 —
c. Matériel électrique et accessoires. ....	40.000 —
d. Transformateurs et appareils divers. ....	25.000 —
Total. ....	200.000 —

a. Les prix d'acquisition, construction, etc. ne reposent sur rien ; le chiffre de 100.000 fr. a été pris, sans doute, parce qu'il est un nombre rond ; ce n'est pas suffisant pour justifier sa présence. Ce chiffre est trop fort ou trop faible ; une étude de chacun des cas peut seule le fixer, il n'a donc aucune base et ne peut servir à fixer un prix de revient.

b. Matériel mécanique et transmissions : Nous noterons que, avec les hautes chutes, les génératrices étant attaquées directement par les turbines à l'aide de manchons élastiques il n'y a pas de transmissions ; quant au coût des turbines, il varie, pour une même puissance, suivant la chute, dans des rapports considérables ; de 1 à 10 par exemple.

c et d. Matériel électrique, transformateurs, etc.

On ne peut pas de prime abord, sans avoir fixé la puissance de l'usine et la tension du courant déterminer le coût des machines et surtout celui des transformateurs qui sont inutiles, si la tension adoptée est inférieure à 8.000 et même 10.000 volts. Les machines modernes donnent directement, aux bornes, ces différences de potentiel.

Pour conclure ; le prix de 200.000 fr. est peut-être trop fort, il est peut-être trop faible ; en tous cas rien ne le justifie.

Si nous admettions ce prix de 200.000 fr., comme trois usines seraient suffisantes pour assurer la traction sur les 10 lignes étudiées dont le développement total est : 274.760 + 202.620 = 477.380, l'établissement des usines entraînerait une dépense kilométrique de :

$$\frac{3 \times 200.000}{477.380} = 1.257 \text{ fr.}$$

Il y a lieu cependant d'ajouter au coût des usines celui des sous-stations de transformation dont le prix variera selon que les moteurs seront à courant continu, ou à courant alternatif.

Si la traction s'opère par courant continu, avec une sous-station tous les 30 kilomètres, le coût de chacune de ces sous-stations pourra être approximativement, de 18.000 fr. en fixant à 100 chevaux la puissance du groupe de transformation ; le prix du kilomètre devrait ainsi être majoré de :

$$\frac{18.000}{30} = 600 \text{ fr.}$$

et porté par suite à :

$$1.257 + 600 = 1.857 \text{ fr.}$$

au lieu de 3.000 fr. portés au rapport.

Si la traction pouvait être faite par moteurs à courant alternatif — l'application de ces moteurs à l'entraînement des convois constituait, il y a peu de temps, un des plus passionnants postulats de la science électrique ; la solution paraît aujourd'hui trouvée, — si disons-nous la traction peut être faite par ces moteurs le coût des sous-stations s'abaisserait à 8.000 fr. aviron au lieu de 18.000. Le prix de premier établissement s'abaisserait alors par kilomètre à

$$\frac{1.257 + 8.000}{30} = 1.466 \text{ fr.}$$

### PUISSANCE BRUTE NÉCESSAIRE

Pour la déterminer on peut admettre qu'il circulera continuellement, sur chaque des 10 lignes à construire, 2 trains, un dans chaque sens, soit 20 trains en circulation permanente, nous admettrons un poids moyen de 15 tonnes par train.

Nous adopterons, pour simplifier les calculs, une vitesse commerciale, pour tous les trains, de 15 kilomètres à l'heure.

Un nombre sensiblement égal de trains circulera dans chaque sens, si la moitié des convois a à vaincre la gravité l'autre moitié l'utilise. En conséquence, nous tablons sur une rampe moyenne de 1 centimètre par mètre.

Nous prendrons pour coefficients de traction :

En palier. .... 12 k.  
Supplément pour les courbes (on prend 4 k. pour un seul train). 1  
Supplément pour la rampe moyenne (1 k. par millim.)... 10

Effort total par tonne... 23 k.

La puissance totale à développer aux jantes des convois sera pour 20 trains de 15 tonnes à 15 kilomètres à l'heure :  $20 \times 15 \times 23 \times 15 = 100000$

$$\frac{100000}{300 \times 75} = 385 \text{ chevaux env.}$$

Les rendements des intermédiaires sont les suivants :

Génératrice (vu les variations de charge).....	75 0/0
Groupes de transformation. ....	80 0/0
Lignes primaire et secondaire. ....	87 0/0
Moteurs, y compris transmissions. ....	70 0/0
Soit un rendement total égal à :	
$0,75 \times 0,80 \times 0,87 \times 0,70 = 0,365$	

La puissance totale à développer sur les arbres des turbines devra donc être :

$$\frac{385}{0,365} = 1.100 \text{ chevaux en nombre rond.}$$

Les jours de grand trafic on pourra absorber 200 chevaux de plus soit en tout

1300 chevaux environ.

Il nous reste 250 chevaux disponibles. Nous avons de la marge. Ici nous sommes bien d'accord avec le rapporteur.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.<

**FRAIS D'EXPLOITATION**

Nous admettons que les dépenses du 1<sup>er</sup> groupe (dépenses diverses, frais généraux, entretien et surveillance de la voie, personnel des trains et des gares), sont les mêmes dans les deux systèmes, quoique on doit faire observer que le personnel wattman est moins coûteux que le personnel conducteur de locomotives — un wattman peut être formé en quelques jours; la conduite d'une locomotive exige des connaissances qui ne s'acquièrent que par un coûteux apprentissage.

Les dépenses du 2<sup>e</sup> groupe, si nous prenons les chiffres d'amortissement adoptés par le rapporteur, s'abaissent par année-kilomètre à 2,5 0/0 de..... 8 250 + 1 857 = 252 fr. 50 au lieu de 338 fr. indiqués.

Quant au personnel des usines électriques, il peut être fixé comme suit:

USINES GÉNÉRATRICES

1 mécanicien à ..... 2 400 fr.  
1 aide à ..... 1 200  
soit pour 3 usines : 3.600 x 3 = 10.800

Dans chaque sous-station :

1 surveillant à 1.200 fr.  
20 sous-stations. 24.000  
1 ingénieur chef de services électriques ..... 6 000

Pour le personnel 40 800  
soit par kilomètre ..... 86 fr.

La dépense d'exploitation 2<sup>e</sup> groupe par an-kilomètre sera ..... 338 fr. 50

Si à ce chiffre nous ajoutons les dépenses du 1<sup>er</sup> groupe fixées à 1.281 francs nous arrivons à une dépense totale d'exploitation de

338 50 + 1.281 = 1.619,50

soit une économie sur la traction à vapeur de

1 922 - 1.619 50 = 302,50

et pour 477 kilomètres :

477 x 302,50 = 144 292 fr. par an.

Nous croyons que ces résultats méritent de fixer l'attention.

On doit ajouter que si le trafic augmente — ce qui se produira, comme cela se produit sur tous les réseaux, d'une façon continue —, les dépenses de traction électrique n'augmenteront que du coût du matériel de roulement supplémentaire et du salaire des wattmen; tandis que la traction à vapeur en outre des dépenses ci-dessus, beaucoup plus élevées d'ailleurs à cause du coût des locomotives — sera grossie du coût du combustible et du graissage (celui-ci est presque nul sur les moteurs électriques), — le combustible seul coûtera au moins 25 fr. par train et par jour.

Une considération d'un autre ordre devrait faire accorder la préférence à la traction électrique.

Le concessionnaire du train pourra disposer pendant le jour, de son excédent d'énergie qu'il pourra vendre à l'industrie privée; en dehors des heures de traction son énergie totale pourra être vendue, sous forme de lumière, aux villes traversées.

Le département pourrait, dans ces conditions, frapper d'un léger droit l'énergie ainsi vendue :

De 1/2 centime par exemple le kilowatt-heure force motrice ;

De 5 centimes par exemple le kilowatt-heure lumière.

150 kilowatts de force motrice pendant 3.000 heures donneraient :

150 x 3.000 x 0,015 6.750

300 kilowatts lumière pendant 1.500 heures donneraient :

300 x 1.500 x 0,05 22.500

Montant annuel du droit. 29 250

Cette vente serait atteinte et dépassée au bout de très peu de temps.

Nous concluons.

Il semble qu'il serait imprudent d'adopter la traction à vapeur sans une étude approfondie de la traction électrique appliquée à tous les réseaux prévus.

Il suffit de lire attentivement et, sans prévention, l'avis de M. l'ingénieur en chef pour voir que la conclusion de ce chef de service est nettement en faveur de l'électricité. Nous croyons que l'avis de cette personnalité n'est pas négligeable. (Voir page 21 session du 17 octobre 1905).

L'étude à faire ne serait pas très coûteuse, et nous sommes persuadés que le Conseil général ne prendra pas de décision avant que la discussion soit complètement épuisée.

Les éléments indispensables à cette étude sont :

1<sup>o</sup> Le coût de l'infrastructure en admettant des pentes allant jusqu'à 9 0/0.

2<sup>o</sup> La vérification de la puissance des chutes à utiliser, aux plus basses et aux plus grosses eaux. — Des bassins de réserve pourraient-ils être construits au-dessus des hautes chutes ?

3<sup>o</sup> Le coût de la création de chaque usine.

4<sup>o</sup> Le coût de l'établissement du réseau, après étude du meilleur système de traction électrique à adopter.

5<sup>o</sup> Le coût des sous-stations de transformation variable, suivant le genre de courant adopté; leur nombre.

6<sup>o</sup> Le coût de l'établissement de la voie avec éclairage électrique ou soudure des rails.

7<sup>o</sup> Le coût du matériel roulant.

Les renseignements 3, 4, 5, 6 et 7 devront évidemment être fournis par les spécialistes ou les constructeurs.

M. l'ingénieur en chef est tout désigné pour recueillir ces documents et établir les devis comparatifs.

Quoique cette étude doive retarder un peu la solution définitive, nous savons que l'assemblée départementale est trop sage pour prendre une décision hâtive qu'elle regretterait, sans doute, avant longtemps.

Adolphe GRATACAP  
Ingénieur  
Diplômé de l'école supérieure d'électricité de Paris  
Maire de Montredon.

**Ecole nationale d'arts et métiers**

Parmi les candidats admis à subir les épreuves orales du concours des écoles nationales d'arts et métiers en 1906, nous relevons les noms de nos compatriotes Cavarroc, Chastagnol, Estrade, Peyrot.

Félicitations.

**Grands manœuvres**

Voici l'itinéraire que suivra le 7<sup>me</sup> de ligne pendant les prochaines manœuvres :

Du 27 août au 2 septembre inclusivement, manœuvres de régiment contre régiment, en évolution de brigade.

Le 27 août, départ de Cahors à trois heures du matin, cantonnement à Villesèque; le 28, cantonnement à Montcuq; le 29, cantonnement à Montaigu; le 30, repos à Montaigu; le 31, cantonnement à Belmontet et à Sainte-Croix; le 1<sup>er</sup> septembre, cantonnement à Bourg-de-Visa.

Du 3 au 9 septembre, manœuvres de brigade contre brigade et évolution de division.

Les cantonnements de notre régiment du 3 au 10 septembre seront indiqués ultérieurement.

Le 10 septembre, dislocation, cantonnement à Lauzerte. Le 11, cantonnement à Saint-Pantaléon; le 12, rentrée à Cahors vers onze heures du matin.

**PROGRAMME DES 2 ET 5 AOUT 1906**

Le Voyage en Chine (Ouv.), Bazin.

L'Éclair (Fant.), Halévy.

Valse Poudrée (Valse), Popy.

Messidor (Entr'acte), Bruneau.

Coquelicot, Métra.

Allées Fénélon, de 8 h. 1/2 à 9 h. 1/2

**AVIS**

Tous les soirs de musique, sur les Allées Fénélon, la Grande Brasserie de Strasbourg, BABEC Edouard, servira de la Bière claire, fraîche et limpide de premier choix, Limonade, Sodas, Siphons et Glace à volonté.

Les délicieux Biscuits Emile Pouit, seront offerts gratuitement à tous les consommateurs.

**Ferme-Ecole de la Hourre, près Auch (Gers)**

Le concours annuel d'admission à la Ferme-Ecole de la Hourre aura lieu dans cet Etablissement le 15 octobre prochain. Les candidats doivent être âgés de 16 ans au moins pour pouvoir se présenter sans dispense d'âge et de 14 ans pour obtenir une dispense qui est facilement accordée.

L'examen comprend des épreuves écrites consistant en une dictée, une composition française sur un sujet agricole et deux problèmes, et des interrogations portant sur les matières du certificat d'études primaires.

La durée des études est de deux ans pendant lesquels les élèves reçoivent une instruction des plus complètes et des plus soignées.

Les élèves sont instruits, nourris, logés et blanchis gratuitement dans l'Etablissement. De plus, à leur sortie, ils reçoivent de l'Etat un diplôme et une prime pouvant s'élever à 300 fr.

Ce diplôme donne un certain nombre de points dans les concours pour les bourses d'entretien dans les Ecoles nationales d'agriculture. Un cours spécial préparatoire est fait aux élèves qui désirent entrer dans ces Ecoles.

La Ferme-Ecole admet à titre d'élèves stagiaires, moyennant une faible rémunération journalière, les jeunes gens qui ont échoué aux examens d'admission ou qui veulent simplement passer quelque temps dans l'Etablissement dans le but d'y perfectionner leur instruction agricole. Les élèves stagiaires entrent de plein droit en qualité d'élèves boursiers dans l'Etablissement au fur et à mesure que des vacances s'y produisent.

Pour tous autres renseignements, demander un prospectus détaillé à M. TARDOS, sous-directeur.

**FÊTE DE L'ASSOMPTION**

(Mercredi 15 Août 1906)

Extension de la durée de validité des billets Aller et Retour

A l'occasion de la Fête de l'Assomption, les billets Aller et Retour à prix réduits, qui auront été délivrés aux prix et conditions des tarifs spéciaux G. V. n° 2 et G. V. n° 102, du Samedi 11 au Lundi 20 Août inclus, seront valables pour le retour jusqu'au dernier train du Mardi 21 Août.

Ces billets conserveront la durée de validité déterminée par les tarifs précités lorsqu'elle expirera après le 21 Août.

**A VENDRE**

POUR CAUSE D'ACHAT D'AUTOMOBILE

un COUPÉ

Très léger, en excellent état.

S'adresser au Bureau du Journal.

**Nos DÉPÊCHES**

**Télégrammes reçus hier :**

Paris, 1<sup>er</sup> août 12 h. 50 s.

**Loterie de la Presse**

Au tirage de la Loterie de la Presse le numéro 3730 de las érie 21 gagne 100.000 francs; 50.000 numéros gagnent 30 francs,

**MM. Etienne et Thomson à Marseille**

MM. Etienne, ministre de la guerre, et Thomson, ministre de la marine, arrivés dans la matinée à Marseille, ont visité l'exposition coloniale: ils s'embarqueront demain sur le Brennus pour passer la revue de l'armée navale.

**Mort d'un académicien**

On annonce la mort de M. Rousse académicien.

**Télégrammes reçus aujourd'hui :**

Paris, 2 août 1906, 1 h. 10 s.

**Après Algésiras**

Conformément à la décision prise à Algésiras, le Maghzen a ordonné le recrutement d'indigènes pour contribuer à la police dans les ports marocains.

**M. Goluchowski à Vittel**

M. Goluchowski est arrivé à Vittel où il vient pour se soigner.

**Un démenti**

Une dépêche de Washington dément les intentions hostiles du Mexique contre les Etats-Unis.

**Encore le fameux Bidegain**

Bidegain attaque devant le tribunal de Limoges le « Réveil du Centre » qui reproduit avec commentaires la lettre relative aux fiches écrite par Bidegain à un journal de Paris, de nombreux témoins sont cités.

**AGENCE FOURNIER.**

**Arrondissement de Cahors**

**Le Montat**

Incendie. — Un incendie s'est déclaré lundi soir dans la maison de M. Deihes Louis, meunier, sise au lieu dit la Mouline.

M. Deihes qui était couché a failli être victime; il a eu juste le temps de sortir de la maison.

Les causes de l'incendie ne sont pas connues.

M. Deihes n'était pas assuré.

**Arrondissement de Figeac**

**Figeac**

Etat civil du mois de juillet. — Naisances: Henri Gatien; Joseph-Albert Larguille; Célestin-Marcel Guiral; Berthe Trémoulet; Louis-Antoine Tabel; Jeanne-Yvonne Lacam; Elie-Marius-Victor Soladie; Pierre-Alfred-Adrien-Charles Bras; Juliette-Louise Gaubey; Emile Pradayrol.

Mariages: Eugène-Antoine Faltept, et Léontine Murat; Toussaint-Charles-Just-Albert Léonardi, greffier en chef au tribunal, et Marie-Valentine Abeille; Jules-Emile Dardenne, et Marthe Bennet; Antoine-Emile Bayles, et Marie-Laborde; Rémy Marcouly, et Marceline Laverhne.

Décès: Marie Taurand, 4 ans, Lodiou; Louis Dayrat, 27 ans, hospice; François Lacoste, 52 ans, route de la Capelette; Louis Vedrune, 61 ans, hospice; Jean Ifernét, 83 ans, rue du Pin; Julie Pouget, 41 ans, rue de Ségala; Christine Landrevie, 48 ans, rue Malleville; Marie Fiche, 82 ans, hospice; Charles Vaissie, ancien magistrat, 55 ans, rue Gambetta.

**St-Céré**

Abattoir. — Voici le nombre des animaux abattus durant le mois de juillet écoulé :

10 boeufs, 136 veaux, 22 moutons et 48 agneaux, au total 216 animaux, ayant produit 12.930 kilos de viande nette.

**Arrondissement de Gourdon**

**Gourdon**

Tribunal correctionnel. — A l'audience correctionnelle du 30 juillet 1906, ont été jugées les affaires suivantes :

Le sieur Pierre Roques, âgé de quarante-huit ans, cultivateur à Lavercantière, est inculpé de vol d'une poule. Vu ses mauvais antécédents, le tribunal le condamne à vingt jours de prison.

Les sieurs Saur Sylvain, vingt-neuf ans, et Selves Jean, âgé de trente et un

ans, tous les deux domestiques à Rocamadour, inculpés de contravention à la police des gares, sont condamnés à 16 francs d'amende chacun.

**Gramat**

Les courses. — Voici le résultat des courses de chevaux qui ont eu lieu sur l'hippodrome du Tamulus, dimanche et lundi derniers :

**Première journée**

Prix du Conseil Général, 1.000 fr., 2.200 mètres. — 1. Princess-Rose, à M. Rochoy; 2. Mandarin, à M. Delmas; 3. Brocard, à M. Laverrière; 4. Rapide, à M. Combes.

Non placés: Alica, Glaucos et Olema. Prix de la Société Sportive d'Encouragements, 2.500 fr., dont 250 fr. à l'éleveur, 1.800 mètres. — 1. Burthe, à M. Guestier; 2. Nacelle, à M. Simon Viollet; 3. Tiverton, à M. P. Massot.

Non placés: Christmas, Farceur-II, Mignon.

Prix des remotes, 400 fr., 2.800 m. au trot monté ou attelé. — 1. Brindille, (attelé), M. R. Pons; 2. Rapide, à M. Combes; 3. Rita, à M. Magne; 4. Brillant, à M. A. Vernet.

Prix de la Société d'Encouragement, 3<sup>e</sup> série 3.600 fr., 2.000 mètres — 1. Volte-Face, à M. J. Meller; 2. Vellatri, à M. J. Vallière; 3. Cordon Bleu, à M. Guestier.

Non placés: Cagnotte, Marivolle, Best-Boy.

Prix de la Société des Steeple-Chases, 6<sup>e</sup> série, 2.600 fr., 3.400 mètres. — 1. Coton-II, à M. L. Mairesse; 2. Carabinier, à M. G. Lapèze.

**Deuxième journée**

Prix de la Prairie, 700 fr., 2.000 mètres. — 1. Tiverton, à M. P. Masot; 2. Farceur-II, à M. Gence; 3. Mandarin, à M. Delmas.

Prix des Haras, 2<sup>e</sup> classe, 2.500 fr., 2.400 mètres. — 1. Dicy, à M. Broquière; 2. Chéops, à M. Baron; 3. Assurance-Mixte.

Prix du Ségala, (au trot monté), 500 fr., 3.000 mètres. — 1. Délicate, à M. Roudel; à Diane, à M. Souet; 3. Djafar, à M. de Sewin.

Prix de l'Alzou, course de haies, 1.100 fr., 2.800 mètres. — 1. Carabinier, à M. Lapèze; 2. Coton-II, à M. Mairesse.

**Souillac**

Compatriote. — Nous apprenons avec plaisir que notre compatriote M. Etienne Bruel, vient de subir avec succès l'examen de droit (2<sup>e</sup> année) devant la Faculté de Toulouse.

Nos félicitations.

**Tombé d'un arbre.**

Le nommé Chadeyroux, âgé de quarante ans, propriétaire à Labrie de Lanzac, était monté sur un chêne pour l'émonder. Soudain la branche sur laquelle il se tenait se rompit et le malheureux fut précipité sur le sol d'une hauteur de six mètres.

M. le docteur J. Rebière, appelé à la hâte, constata une fracture de la colonne vertébrale, et malgré les soins les plus dévoués qui lui furent donnés, son état est considéré comme désespéré.

**PERDU**

un chien courant, noir et feu, répondant au nom de Roulot. Prévenir au bureau du journal. Récompense.

**Chez nos voisins**

**Lot-et-Garonne**

**FUMEL**

**La fête du Passage**

« La fête du Passage n'aura pas lieu ou elle fera fou », disait-on, parmi le public sélect de Fumel composé de juniors, séniors tous se disant — et ce qui est malheureux à constater — se croyant ingénieurs ! rien que ça !

Malgré eux, en dépit d'eux, la fête du Passage a été superbe.

Elle a débuté samedi soir, à 9 heures par une entrainante retraite aux flambeaux qui a parcouru le quartier du Passage suivie par une foule amusée et joyeuse.

Ce n'est qu'à 11 heures que les feux des lampions furent éteints, après que la fanfare eut joué quelques morceaux de choix devant certains établissements, excepté devant la maison du Président de la fête.

Mais il fallait terminer la soirée: et la soirée se termina au milieu de la satisfaction générale.

**LE DIMANCHE**

Dès le matin, dès 7 heures, la population fumeloise était debout, voulant participer à la fête du Passage, qu'un soleil d'or enroulait superbe.

La journée fut chaude, très chaude, car ce fut sur les rives du Lot, où l'ombrage est rare, que la foule se rendit pour assister aux courses de régates organisées sous les auspices de l'Aviron Cadurcien.

Bien avant l'heure fixée c'est-à-dire, 2 heures 1/2 la foule se presse sur les berges du Lot: mais comme dans toute attraction, il faut de la musique, les sociétés nautiques qui, gracieusement ont prêté leur concours, attendent l'arrivée de la fanfare.

Les équipes des sociétés nautiques de

Marmande, de Villeneuve-sur-Lot, Agen et Cahors se tiennent en faction, devant leurs canots, attendant le départ.

Il est 3 heures. La foule est impatiente; la musique n'arrive pas, qu'importe, les courses doivent avoir lieu, elles auront lieu quand même.

Le signal du départ est donné, les skiffs partent.

La population fumeloise a été enchantée du spectacle: rarement, pareille attraction lui fut offerte, aussi les excellents « tireurs » furent vivement applaudis.

Notons que la fanfare arriva durant les courses et qu'elle se fit entendre.

Entre la 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> courses, ont lieu une courses aux canards qui a fort intéressé.

Voici les prix obtenus :

Courses à 1 rameur: (skiffs), 1<sup>er</sup> M. Pepie de l'Aviron Villeneuvois; 2<sup>e</sup> M. Favat, de l'Aviron Cadurcien; 3<sup>e</sup> Selb de l'Aviron Marmandois; 4<sup>e</sup> M. Ginibre de l'Aviron Cadurcien.

Courses de Yoles :

1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> l'Union Sportive Fumeloise.

Courses à 2 rameurs :

1<sup>er</sup> Aviron Villeneuvois; 2<sup>e</sup> Aviron Cadurcien; 3<sup>e</sup> Aviron Agenais; 4<sup>e</sup> Aviron Villeneuvois.

Course d'honneur: 1<sup>er</sup> Aviron Agenais; 2<sup>e</sup> Aviron Cadurcien; 3<sup>e</sup> Aviron Villeneuvois.

Les Fumelois ont suivi avec intérêt ces courses qui ont été très réussies.

Le dimanche soir, sur la rive gauche du Lot a été tiré un brillant feu d'artifice pour lequel M. Latierre, artificier, a droit à tous les éloges.

Puis un bal très animé, et une vive bataille de confettis a clôturé cette journée d'attractions.

Durant la journée du Lundi eurent lieu des courses de bicyclettes, qui furent très réussies: elles intéressèrent vivement la foule qui se pressait au Passage.

Quant au concours de pêche à la ligne il faut en rire...

La fête s'est terminée le soir par une bataille de confettis et un bal auxquels participèrent de nombreux couples; mais à dix heures, gambilleuses et gambilleurs durent cesser leurs entretiens; la danse n'était permise que jusqu'à dix heures !!! C'était peut-être trop ou trop peu !

Néanmoins, chacun est parti content, car ces fêtes ont été très réussies et valent à leurs organisateurs, parmi lesquels nous citerons, MM. Gimbal, président, Tanays, vice-président, Delbrel, devives et sincères félicitations; ils ont prouvé que la bonne volonté, le dévouement peuvent tout.

LOUIS BONNET.

**Bulletin Financier**

Les fonds russes s'inscrivent aujourd'hui en violente réaction, influencés par les mauvaises nouvelles qui proviennent de Russie. Le reste de la cote reste calme, les transactions sont presque nulles.

Notre 3 0/0 se maintient très ferme à 97,20.

Parmi les sociétés de crédit, la Banque de Paris se traite à 1

**A VENDRE OU A LOUER**  
à JUZIERS (Seine-et-Oise)  
**BELLE VILLA**  
de construction récente  
à 3 minutes de la Gare et à 10 minutes de la Seine.  
Comprenant :  
Au rez-de-chaussée : Cuisine, Office, Vestibule, grande Salle à manger, Salon, Bureau, W. C.

Au premier étage :  
5 Chambres à coucher, Cabinet toilette, grand Grenier, Cava, Jardin de 1.700 mètres environ, clos de murs, avec grille devant. Poulailier et divers, Hangar. Pêche et Chasse.  
Postes et Télégraphes.  
**Prix : 19.000 fr.**  
avec très grandes facilités.  
S'adresser à **M. THIÉBAUD,**  
à Juziers (Seine-et-Oise).

**L. MAURY**  
Chirurgien-Dentiste de la Faculté de Médecine de Paris  
Lauréat de l'Ecole Dentaire de France  
Successeur de **BAKER**  
75, Boulevard Gambetta  
Maison Bouysson, (de 9 à 5 heures)  
**Travail parfait et entièrement garanti**

**BOURGET DENTISTE**  
9 - RUE DU LYCÉE - 9  
SEULE MAISON A CAHORS livrant un Dentier dans la même journée  
Tous les travaux sont garantis sur facture  
**Deux ans de crédit sans payer plus cher qu'ailleurs**  
GRANDE BAISSE DE PRIX

**A. WILCKEN**  
CHIRURGIEN-DENTISTE  
DIPLOMÉ  
DE LA FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE L'ÉCOLE DENTAIRE DE PARIS  
DENTISTE DU LYCÉE GAMBETTA  
ET DE L'ÉCOLE NORMALE D'INSTITUTEURS  
Consultations tous les jours de 9 h. à 5 h.  
69, BOULEVARD GAMBETTA  
EN FACE LE CAFÉ TIVOLI  
M. Wilcken n'a pas d'OPÉRATEURS  
IL GARANTIT SON TRAVAIL  
ATTENDU QUE TOUT EST FAIT PAR LUI-MÊME  
Le propriétaire gérant: A. COUESLANT.

(SERVICE D'ÉTÉ 1906)

De Paris à Toulouse par Cahors						De Toulouse à Paris par Cahors						De Cahors à Libos																							
17		5 (1)		121		23 (3)		35		1125		42 (4)		16 (2)		1140-1128		1132 (*)		4		122		1136		700									
DIRECT		EXPRESS		EXPRESS		DIRECT		OMNIBUS		EXPRESS		EXPRESS		OMNIBUS		DIRECT		EXPRESS		RAPIDE		OMNIBUS		OMNIBUS		OMNIBUS									
1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> classe		1 <sup>re</sup> classe		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.		1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> class.									
PARIS (Orsay) dép.	2 56 s.	10 17	7 9 s.	8 47	10 56 s.	—	—	—	—	TOULOUSE d.	1 49 s.	2 43 s.	3 18 s.	5 45 s.	8 55 s.	11 37 s.	9 35 m.	5 45 m.	—	—	CAHORS. — dép.	6 50 m.	7 28 s.	12 53 s.	6 52 s.	—	—	—							
PARIS (Aust.) dép.	3 11	10 26	7 9	8 56 s.	11 9	—	—	—	—	MONTAUBAN d.	1 49	3 37	4 32	7 55	9 44	12 28 m.	10 53	7 20	—	—	Mercuès	6 19 m.	7 50 s.	1 7 s.	6 52 s.	—	—	—	—						
LIMOGES (arr.)	1 54	4 26 m.	12 54	2 51	8 58	—	—	—	—	Caussade	—	4 1	5 20	8 36	10 6	—	11 33	8 1	—	—	Douelle (Arrêt)	6 23	—	1 11	7 11	—	—	—	—						
LIMOGES (dép.)	3 19	4 35	1	2 59	9 29	—	—	—	—	Labenque	—	—	6 9	9 17	—	—	12 13 s.	8 43	—	—	Parnac	6 30	8 9	1 18	7 20	—	—	—	—						
BRIVE (arr.)	6 23	6 28	2 28	4 34	12 23	—	—	—	—	Cieutat	—	—	6 19	9 26	—	—	12 22	8 52	—	—	Luzac	6 36	8 21	1 24	7 27	—	—	—	—						
BRIVE (dép.)	6 45	7	2 41	4 50	1 12	—	—	—	—	Sept-Ponts	—	—	6 33	9 38	—	—	12 34	9 4	—	—	Castelfranc	6 49	8 46	1 36	7 43	—	—	—	—						
Gignac-Cressensac	7 21	—	—	—	1 47	—	—	—	—	CAHORS. — arr.	2 45	4 38	6 42	9 46 s.	10 43	1 24	12 42	9 12	—	—	Puy-l'Évêque	6 52	—	1 39	7 46	—	—	—	—						
SOUILLAC (arr.)	7 40	7 38	—	5 25	2 46	—	—	—	—	CAHORS. — dép.	2 49	4 50	7 6	5 57 m.	10 47	1 28	—	9 29	—	—	Duravel	7 1	9 11	1 47	7 58	—	—	—	—						
SOUILLAC (dép.)	7 45	7 40	—	5 28	2 10	—	—	—	—	Espère	—	—	7 19	6 11	—	—	—	9 41	—	—	Sotirac-Touzac	7 8	9 25	1 54	8 14	—	—	—	—						
CAZOULÈS	7 53	—	—	—	2 18	—	—	—	—	St-Denis-Catus	—	—	7 33	6 25	—	—	—	9 54	—	—	Fumel	7 25	10 2	2 11	8 27	—	—	—	—						
Lamothe-Fénelon	8 9	—	—	—	2 34	—	—	—	—	Thédirac-Peyril	—	—	7 47	6 41	—	—	—	9 41	—	—	LIBOS	7 31	10 9	2 17	8 33	—	—	—	—						
Nozac	8 19	—	—	—	2 44	—	—	—	—	Dégagnac	—	—	7 56	6 50	—	—	—	9 54	—	—	PARIS (Orsay)	10 16 s.	—	4 24 m.	8 44 m.	—	—	—	—						
GOURDON	8 31	8 8	—	5 53	2 56	—	—	—	—	Saint-Clair	—	—	8 6	6 59	—	—	—	10 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Saint-Clair	8 40	—	—	—	3 5	—	—	—	—	Nozac	—	—	8 30	7 25	—	—	—	10 38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Dégagnac	8 51	—	—	—	3 16	—	—	—	—	Lamothe-Fénelon	—	—	8 39	7 35	—	—	—	10 46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Thédirac-Peyrilles	9 2	—	—	—	3 27	—	—	—	—	CAZOULÈS	—	—	8 53	7 50	—	—	—	10 55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Saint-Denis-Catus	9 13	—	—	—	3 38	—	—	—	—	SOUILLAC {a.}	3 47	5 53	9 1	7 58	11 43	—	—	11 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Espère	9 22	—	—	—	3 47	—	—	—	—	SOUILLAC {d.}	3 48	5 58	9 6	8 7	11 50	—	—	11 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
CAHORS. (arr.)	9 32	8 47	4 11	6 29	3 57	—	—	—	—	Gignac-Cressensac	—	—	9 36	8 40	—	—	—	11 44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
CAHORS. (dép.)	9 41	8 53	4 15	6 41	4 7	—	—	—	—	BRIVE {a.}	4 23	6 33	10 7	9 11	12 25 m.	2 59	—	12 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Sept-Ponts	9 51	—	—	—	4 18	—	—	—	—	BRIVE {d.}	4 27	7 7	—	—	12 32	3 5	—	12 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Cieutat	10 5	—	—	—	4 34	—	—	—	—	PARIS (A.) arr.	11 51 m.	—	—	—	8 35	10 22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Labenque	10 12	—	—	—	4 42	—	—	—	—	PARIS (O.) arr.	11 59	4 24	—	—	8 44	10 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Caussade	10 45	9 35	—	7 18	5 17	—	—	—	—	* 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> classe, pour 300 kilomètres minimum; 3 <sup>e</sup> classe pour 500 kilomètres. * et 4 <sup>e</sup> 2 <sup>e</sup> classe, pour 300 kilomètres minimum; 3 <sup>e</sup> classe, pour 400 kilomètres. (*) Le train 1132 n'a lieu que les jours de foire à Montauban.																									
MONTAUBAN arr.	11 19	10 2	5 15	7 44	5 54	—	—	—	—																										
TOULOUSE arr.	12 13	10 49 s.	6 5	8 38	7 51	—	—	—	—																										

**De Libos à Cahors**

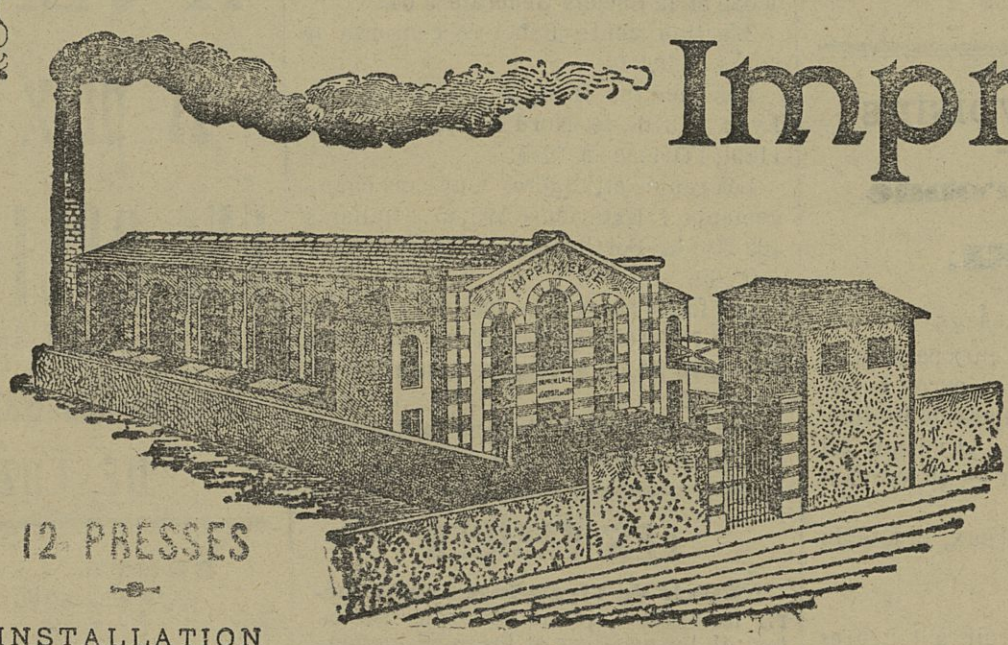
PARIS (Orsay)	7 50 s.	10 56 s.	7 28 m.
LIBOS. — dép.	7 50 m.	3 17	9 9 s.
Fumel	8 2	3 24	9 15 s.
Sotirac-Touzac	8 12	3 34	9 25
Duravel	8 19	3 41	9 32
Puy-l'Évêque	8 26	3 48	9 39
Prayssac (Arrêt)	8 33	3 55	9 46
Castelfranc	8 39	4	9 51
Luzac	8 50	4 10	10 1
Parnac	8 58	4 18	10 9
Douelle (Arrêt)	9 3	4 23	10 14
Mercuès	9 8	4 28	10 19
CAHORS. — Ar.	9 20	4 40 s.	10 31 s.

**De Cahors à Capdenac**

CAHORS. — dép.	7 11 s.	1 27 s.	6 47 s.
Cabessut, halte	7 20 s.	1 36 s.	6 56 s.
Arcambal	7 31	1 47	7 5
Vers	7 40	1 56	7 13
Saint-Géry	7 49	2 4	7 21
Conduché	8 2	2 17	7 32
Saint-Cirq, halte	8 9	2 24	7 39
St-Martin-Labouval	8 26	2 33	7 46
Calvignac, halte	8 34	2 41	7 52
Cajarc	8 48	2 55	8 3
Montbrun, halte	8 59	3 6	8 12
Toirac	9 9	3 16	8 20
Lamadelle	9 22	3 29	8 31
CAPDENAC. — Ar.	9 34	3 41	8 42
PARIS (Orsay)	10 16	4 24	8 44

**De Capdenac à Cahors**

PARIS (Orsay)	8 47 s.	—	10 50 s.
CAPDENAC. — Dép.	7 29 s.	11	5 39 s.
Lamadelle	7 40	11 11	5 51
Toirac	7 50	11 21	6 3
Montbrun, halte	7 58	11 29	6 12
Cajarc	8 3	11 38	6 24
Calvignac, halte	8 18	11 48	6 35
St-Martin-Labouval	8 25	11 54	6 44
Saint-Cirq, halte	8 32	12 1	6 53
Conduché	8 38	12 7 s.	7 1
Saint-Géry	8 50	12 18	7 20
Vers	8 55	12 23	7 26
Arcambal	9 3	12 31	7 35
Cabessut, halte	9 12	12 40	7 46
CAHORS. — Ar.	9 20 m.	12 48	7 54



# Imprimerie A. Coueslant

1, Rue des Capucins, CAHORS

IMPRIMEUR :

De la Compagnie d'Orléans, de la Compagnie des Chemins de fer Neogentals  
DE L'UNION FRANÇAISE ANTIALCOOLIQUE, DE L'UNION FRANÇAISE DES FEMMES POUR LA TEMPÉRANCE  
de la Société française de Tempérance de la Croix-Bleue  
du Club Cévenol, des Syndicats d'Initiative départementaux  
des Associations des Anciens Elèves :  
de l'École Normale des Instituteurs de la Seine,  
DE L'ÉCOLE NORMALE DES INSTITUTEURS DE LA SEINE,  
du Lycée Fénelon et du Lycée Mollère  
de nombreuses publications médicales, sténographiques et antialcooliques, etc., etc., etc.

OUVRAGES DE LUXE, TRAVAUX EN TOUS GENRES (ADMINISTRATIFS & COMMERCIAUX)

BROCHURES, JOURNAUX ILLUSTRÉS, PÉRIODIQUES, MÉMOIRES & THÈSES

## CIRCULAIRES, PROSPECTUS, AFFICHES, LABEURS

Étiquettes, Enveloppes, Têtes de Lettres, Factures, Registres

TABLEAUX, PROGRAMMES, CARTES COMMERCIALES, MENUS

Mandats, Souches, Lettres de Naissance, Mariage et Décès

## CARTES DE VISITE

PRIX MODÉRÉS