

TEMPERATURE

Du 26 mai 1905.

Table with 2 columns: Time (7h du matin, Midi, 3 P. M., 6 P. M.) and Temperature (Fahrenheit, Centigrade).

L'ABEILLE DE DEMAIN.

SOMMAIRE.

Le Porte-drapeau, conte. Comment un Troubadour de vent Moine. Anecdote. Tristesse ! poésie. "In memoriam rerum," Louys Les Vautours de Paris, Feuilleton du Dimanche, (Suite.) Mondanité, chifon. L'actualité, etc., etc.

UNE

Législation sur les Chemins de Fer.

Au milieu des bruits de corruption qui remplissent certaines communautés, la Nouvelle-Orléans aussi bien que Philadelphie et beaucoup d'autres grandes villes des Etats-Unis, le public semble se désintéresser d'une œuvre extrêmement importante à laquelle travaille assidûment et énergiquement le président Roosevelt: une législation sur les chemins de fer.

L'Union entière est cependant intéressée au couronnement des efforts du premier magistrat du pays, car les chemins de fer ont pris une telle place dans la vie nationale qu'ils en forment aujourd'hui un des éléments principaux.

Il est naturel que les plaintes qui s'élevaient de toutes parts contre les compagnies qui, par intérêt ou favoritisme, imposent des tarifs exorbitants aient attiré l'attention d'un homme d'état de l'aevargure de M. Roosevelt.

Il comprend que les sommes considérables exigées en définitive payées par le consommateur, c'est-à-dire par tout le monde, et qu'elles ne profitent qu'aux grandes corporations ou à leurs protégés. Il comprend aussi qu'un pareil régime, en favorisant les uns et en réduisant les autres à l'impuissance, n'aurait d'autre résultat que de paralyser la concurrence et couler le commerce.

Dans son entreprise le président Roosevelt a derrière lui le peuple américain tout entier, et il est permis, dans ces conditions, d'augurer de son succès définitif; mais il n'en rencontre pas moins une opposition déterminée, sans doute réductrice à néant les efforts persistants du président mais retardant la réforme cependant si urgente.

Les compagnies de chemins de fer ont des amis dévoués dans les grands corps de l'état, et elles comptent certainement sur eux pour prévenir, s'il est possible, une législation qui les troublerait dans leur quinquagénaire.

Mais les compagnies en seront pour leurs frais. M. Roosevelt est plus que jamais résolu à poursuivre son œuvre jusqu'au bout, comme il vient de le prouver en faisant savoir à plusieurs membres de la commission sénatoriale du commerce entre

les Etats, la commission chargée d'étudier la législation réclamée, qu'il ne se contentera pas d'un rapport anodin, qu'il estime que les réductions de tarifs, les lignes particulières et les frais accessoires ne sont pas les seuls maux à faire disparaître, et qu'il se propose d'obtenir une loi qui pénètre au cœur même de la difficulté, aux frais exorbitants et injustes de transport.

La Nouvelle-Orléans est intéressée plus que toute autre ville de l'Union à une législation sur les tarifs de chemins de fer, et elle ne peut que se réjouir de l'attitude franche et résolue du président Roosevelt.

LE CUIRASSE.

Il y a près de cinq mois qu'ils sont partis ces navires rasés dont les haltes font échanger tant de dépêches entre les diplomates. Ils portent l'espoir, la confiance de tout un peuple, ces cuirassés qui, sortis des ports ombreux de la Baltique, sillonnent maintenant dans le soleil les mers de Chine après avoir fait plus de la moitié du tour du monde, et pourquoi ? pour combattre et vaincre.

Il y a là, sur ces masses de fer et d'acier, des milliers d'hommes et d'armes, des marins au col blanc, revêtus de cet uniforme qui fait que chez tous les peuples les marins se ressemblent, frères prêts à s'égorger. Ils interrogent l'horizon et les yeux fixés sur cette ligne blanche qui au loin se confond avec le ciel, ils regardent, ils attendent: en avant, c'est Togo, c'est l'ennemi; en arrière, c'est Nebogatoff, le renfort et l'espoir. Et demain c'est le combat, le fracas du canon, l'herosisme, la bataille, l'incognito!

Par la pensée, j'évoquais cette flotte éloignée, lorsque l'autre jour, à Toulon, je contemplais les navires de l'escadre de la Méditerranée apparaissant à la base—dans la rade,—redoutables villes flottantes. Comme c'est peu de chose, de loin, cette masse énorme qui s'appelle le cuirassé! Une sorte de bloc noirâtre endormi sur les flots, à peine bercé par la houle, immobile comme un alligator baignant au soleil. Et c'est là, cependant, ce monstre qui, aux jours de bataille, dans la rouge fleur des combats, tonne comme un volcan, crache sa poudre et son fer dans la flamme et la fumée. De loin, le cuirassé paraît un joujou, semblable à ces jouets mécaniques en forme de navires que les enfants regardent aux devantures des bazars. C'est en réalité une colossale forteresse mouvante, le plus formidable des instruments de mort que l'homme ait encore inventés.

Il s'avait éteint la veille, ces cuirassés, illuminés de milliers de lampes électriques, entourés d'une ceinture de feu qui, dans la nuit, faisait tout à coup surgir de l'ombre des silhouettes de cathédrales, des tours lumineuses, des arêtes de palais fantastiques, une cité de lumière et de rêve apparaissant dans la rade par le tour de clef d'un magicien. C'était la vision de gigantesques vaisseaux fantômes.

Mais, le lendemain, au jour, le cuirassé étincelait de la veille avait repris son aspect ordinaire, avec sa ligne de flottaison blanche que l'on peindra bien vite en noir si l'on doit se battre, pour que les yeux n'aient pas un bat facile, et en pénétrant dans ce fort montant, entre deux haies de

faciliers immobiles comme des cariatides, il me semblait entrer non plus dans un navire, mais dans une citadelle. Cette masse de métal n'a qu'un but, en effet, la guerre.

Partout les armes reluisent, des panoplies de revolvers accrochées, de longs canons d'acier dans leurs tourelles grises et qui semblent les tentacules d'un monstre marin.

On éprouve une sensation étrange dans ces réduits de métal qui ressemblent vaguement à une cellule de moine ou à un cachot où l'on aurait pour compagnon le canon. Il le remplit presque en entier, cette tourelle, de sa classe énorme et de ses rouages compliqués, le canon dont un quartier-maître nous montrait le mécanisme avec tant d'amour. Ils l'aiment tous, cette pièce géante, ils la caressent comme un être cher. Un tour de roue et la tourelle tout entière pivote sur elle-même, le canon monstrueux braqué vers l'horizon. Il y a là comme une selle de bicyclette ou le pointeur enroulé autour d'un canon, se tient en équilibre et vise l'ennemi dans le ciel ou dans la mer. A peine, par de petites ouvertures, peut-il apercevoir le dehors. Et c'est là, dans la chaleur étouffante de la bataille, que l'on combat, au milieu du fracas de la poudre, dans le bruit du halètement de la machine qui tourne toujours, c'est là qu'on vit, c'est là qu'on meurt, isolé dans ce grand navire, les yeux fixés sur un point noir de l'horizon, ce point noir qui est l'ennemi, sans rien voir si ce n'est l'adversaire, sans rien savoir de ce qui se passe dans ce navire qui s'engloutit peut-être, éventré, au moment même où le canon de la tourelle vomit encore sa mitraille.

J'étais étonné et ravi de la science du sous-officier qui nous expliquait le maniement de sa pièce comme un ingénieur est parvenu à la perfection. — Il me paraît bien remarquable, dis-je au commandant. — C'est un quartier-maître d'artillerie. Ils sont tous ainsi. Ah! ce sont des hommes, nos hommes!

Il semble invulnérable d'ailleurs, ce cuirassé tout de métal. L'acier résonne sous les pas; au-dessous des têtes, dans les étroits couloirs de l'acier encore. De l'acier partout. Ils sont élégants et propres ces couloirs avec leur teinte grise et saie à l'œil, leurs portes bien graissées qui glissent silencieusement. Mais sur ces portes de fer, je lis une inscription: "Fermer pendant le combat". Le combat! le bras-lebas de combat!

Le fracas sépulcral et noir du brassard de Victor Hugo. Tout est créé pour lui; pas un coin qui ne soit voulu, construit pour la bataille, la bataille fermée, le carnage à huis clos.

J'ai voulu descendre dans les entrailles de ce monstre, voir ses machines et ses chaudières. On a alors la sensation d'être dans une usine, en quelque large fantaisie, au milieu de ces tubes à formes étranges, semblables à des intestins énormes, qui distribuent au navire leur vapeur, c'est-à-dire la vie. Et il y a là des êtres humains qui vivent et agissent dans l'ombre, enfouissant leur charbon dans la fournaise, pendant qu'au-dessus de leurs têtes, aux jours de combat, on s'égorge là-haut. La muraille s'étend autour d'eux avec son métal, sa protection de cellulose faite, pour boucher les trous des trous — la charpie après la blessure, — et on songe à ce chauffeur

chanté par Rudyard Kipling et qui, noir de coke et ruisselant de sueur, est le forgeron de la fortune de l'Angleterre, le cyclope du navire, ce navire qu'il ne voit jamais et qui l'emporte dans la tempête.

Où, il semble indestructible et cuirassé. Il donne la sensation la plus complète, la plus absolue de la force. Et pourtant hélas! — pourtant, il suffit parfois de le frapper à la tête pour en faire une épave. Claude Bernard nous apprend qu'une pierre d'angle à un point précis du cerveau suffit pour donner immédiatement le diabète. Le cuirassé, lui aussi, a un cerveau. Un obus éclatant dans le blockhaus du commandant, une pierre d'angle dans le géant, et c'est fait. Gollath est mort.

Cette petite tourelle blindée d'acier, ce blockhaus, renferme l'âme même du navire. C'est ici qu'aboutissent tous les regards; c'est de là qu'on donne tous les ordres, qu'on dirige tout d'un coup d'oeil. Ces câbles électriques transmettent à distance toutes les volontés du commandant, chaque canon peut être surveillé, son tir mesuré; il suffit de mettre le doigt sur un bouton. Ce sont ces boutons, ces fils qui donnent la vie au cuirassé comme des artères font vivre le corps. Et c'est là que réside le cerveau du cuirassé, le commandement suprême pendant la bataille.

Un coup de canon dans ce réduit, des morceaux de métal torçus, brisés et tout est fini. C'est ainsi que périt, devenu une inutile épave, devant Port Arthur, le "Césarévitch", que M. Edouard Lockroy appelait encore avant hier son admirable exemplaire de cuirassé Dramatique en vérité. Un projectile avait frappé le blockhaus, tuant l'amiral Wittkef. Le gouvernail de navire était brisé. Personne pour donner des ordres, personne pour commander.

Et porté, possédé encore par le dernier coup de barre, le navire sans direction longait à toute allure sur la flotte japonaise, comme un monstre aveugle se précipitant sur l'ennemi. Les vaisseaux de Togo, n'avaient plus de munitions, ils allaient reprendre la haute mer, battre en retraite, — mais la flotte russe entra à Port Arthur, tandis que désemparé, sans chef, comme une bête devenue folle, redoutable toujours, le "Césarévitch", enveloppé de fumée, crachant sa mitraille, tonnait toujours, passa au travers de la flotte japonaise stupéfaite et impuissante.

Et l'on me conte ces souvenirs d'hier, pendant que des marins assis devant leurs tables jouent au loto après de leurs canons, au-dessous de dragons dorés rapportés de quelque campagne de Chine, — dragons de fantaisie qui voisinent à côté de ces monstres de la réalité, les torpilles. Ce sont des torpilles, en effet, ces sortes de marmittes grises soigneusement rangées comme des boîtes de conserves, que j'aperçois là; ce sont ces torpilles redoutables que l'on mouillait dans le goulet de Port Arthur. Il est est qui errent encore aujourd'hui, paraît-il, dans toutes les mers de Chine, arrachées par les courants, les marées, flottant entre les eaux comme des pierres vives. Elles peuvent faire sauter des cuirassés, même des "neutres", ces machines qui, invisibles, vont ainsi là-bas à la dérive. Une de ces boîtes reconstruites, au hasard, une explosion, une trombe d'eau, un peu de fumée, et ce mastodonte n'est plus qu'une ruine sinistre que roulent les flots. Le microbe a tué le géant.

Non loin de ces petites boîtes meurtrières, rangées en piles, les

dragons chinois, trophées de victoire, semblaient ironiques avec leur queue dorée ouverte comme un épouvantable risanement.

—Où, me disais-je, pour conquérir cela!

Une sonnerie de clairon retentit. Pais une autre dans le lointain. Ce sont les navires de l'escadre qui saluent l'amiral allant à terre. Et je songeais qu'au même moment, là-bas, dans les mers d'Asie, sur d'autres navires, des fanfares aussi saluaient un autre amiral — sonnerie d'espoir de tout un peuple.

Pais, en m'éloignant, je dis à l'aimable officier qui nous guidait: — Ils sont superbes, ces cuirassés! Ils donnent confiance! — Oui, me dit-il en souriant, mais il en faudrait beaucoup.

GEORGES CLARBIÉ.

WEST END.

Quatre intéressants numéros de vaudeville et une musique choisie exécutée par l'orchestre Fischer font du spectacle de West End un des plus intéressants qui soient.

Aussi la plateforme est-elle foulée chaque soir.

Les désordres à Varsovie.

Varsovie, 26 mai.—L'organisation socialiste juive nommée le "Bund" a continué aujourd'hui ses poursuites contre toutes les personnes de mauvaise réputation.

Plusieurs ouvriers chrétiens se sont joints aux socialistes. Les réformateurs ne se contentent pas de chasser de la ville les personnes de mauvaise réputation; ils démolissent aussi toutes les maisons mal bâties du quartier israélite et toutes les maisons privées où vivent des femmes entretenues par des nobles.

Les autorités restent indifférentes. Les cosaques et les gendarmes assistent en timides impuissables aux scènes d'expulsion. Il n'est pas possible d'apercevoir un agent de police dans les rues de la ville.

Attentat contre un chef de police.

Nashville, Tenn., 26 mai.—On mande de Jackson, Tenn., au "Banner". — Au jour d'hui à midi, le nommé A. D. Dugger, a tiré quatre coups de revolver contre le chef de police Gaston de Jackson, et l'a grièvement blessé. Dugger était en état d'ivresse et Gaston cherchait à l'arrêter.

La neutralité de la Chine.

St Petersburg, 26 mai.—Le gouvernement russe a avisé le gouvernement de Pékin que si la Chine ne parvenait pas à s'entendre avec le Japon au sujet de la limite de la zone neutre au nord de la Passe Tien, la Russie se considérerait obligée d'user du territoire de la Mandchourie pour ses opérations militaires.

M. Pokotiloff, le nouveau ministre russe en Chine, a quitté aujourd'hui St Petersburg pour Pékin.

Pas de nouvelles des yachts.

Queenstown, 26 mai.—Le vapeur "Caronia", de la ligne Cunard, qui est arrivé de New York ce matin, n'a aperçu aucun des yachts qui concourent pour la coupe offerte par l'empereur Guillaume.

Navires anglais détenus.

Nagasaki, 26 mai.—Trois vapeurs marchands anglais qui avaient chargé du charbon à Moji, Japon, à destination d'Hong Kong, ont été détenus par ordre du gouvernement japonais.

A OHEFOU.

Chéou, 26 mai, 3 heures de l'après-midi.—Tous les vapeurs japonais arrivés aujourd'hui à Chéou ont reçu ordre de ne pas lever l'ancre avant d'être autorisés par les fonctionnaires du port.

Câble coupé.

London, 26 mai.—L'agence télégraphique Great Northern rapporte que le câble qui relie Chéou à Shanghai a été coupé.

L'escadre russe.

Shanghai, 26 mai (midi).—On a reçu à Shanghai des informations tendant à démontrer que le vice-amiral Rojastvensky a partagé son escadre en deux divisions. Dix sept navires de l'escadre de la Baltique se sont ancrés la nuit dernière au large des îles Sahlie. On croit que ces navires se ravitailleront en charbon avant de partir pour le nord.

La course de l'Atlantique.

New York, 26 mai.—Le yacht allemand "Hambur" avait le 22 mai une avance de 137 milles sur "l'Endymion" et "l'Alisa". Ces trois yachts ont été aperçus par le vapeur "St-Louis" de la ligne américaine, dans la même journée.

"L'Alisa" avait une avance de deux milles sur "l'Endymion". Ces informations ont été envoyées à la Presse Associée au moyen de la télégraphie sans fil, mais ont subi un retard considérable dans leur transmission. Du "St-Louis" les télégrammes ont été transmis au "Campania", du "Campania" à la Station Marconi de Sinesconet et de cette station à New York.

Le jour suivant, soit le 23 mai, "l'Alisa" et le "Hambur" ont été aperçus par le vapeur "Minnesota".

Les deux yachts avaient 5 milles à l'heure par une brise légère et une mer calme.

"L'Alisa" se trouvait alors à 106 milles à l'est du phare de Sandy Hook.

New York, 26 mai.—Le vapeur "Carpathia", de la ligne Cunard qui est arrivé aujourd'hui à New York venant des ports de la Méditerranée a apporté des nouvelles des yachts de course.

Le 22 mai, alors que ce vapeur se trouvait par 40,46 degré de latitude et 52,02 degré de longitude il a reçu du vapeur "St-Louis" de la ligne américaine, qui se rendait de New York à Southampton, l'érogramme suivant:

"A 12 h. 33 du matin (heure de Greenwich), par 39,62 degré de latitude et 55,74 degré de longitude, passe les yachts "Endymion" et "Alisa".

"A 7 h. 50 du matin (heure de Greenwich), le même jour, par 39,59 degré de latitude et 52,55 degré de longitude, passe le yacht "Hambur".

Dans la nuit du 22 mai, vers onze heures du soir, le "Carpathia" a rencontré un voilier se dirigeant vers l'est. Ce dernier a fait un signal au moyen de feux Coston rouge et bleu suivis d'une boue rouge.

Le capitaine Dow du "Carpathia" a fait en arrivant à New York la déclaration suivante: "Il se peut que le feu qui nous a paru être bleu fut blanc la distance qui nous séparait du yacht était assez grande pour nous empêcher de voir distinctement."

"Lorsque les feux Coston furent lancés le voilier était couvert de toile et marchait à toute vitesse dans la direction du nord-est."

Les signaux de nuit de l'"Endymion" sont des feux Coston de couleur rouge et blanche suivis d'une étoile rouge. Ceux de l'"Alisa" sont de feux Coston rouge, bleu, rouge. Aucun yacht dans la course de l'Atlantique n'a reçu ordre de montrer des feux Coston rouge et bleu suivis d'une boue rouge.

Collision fatale.

Baltimore, 26 mai.—William Stiemler a été tué presque instantanément et une cinquantaine de personnes, femmes et hommes, ont été blessées, plusieurs sérieusement, dans une collision entre deux cars électriques revenant à Baltimore ce matin de Westport, une banlieue de cette ville.

Plusieurs lieux de plaisance se trouvaient dans le voisinage du terminus de la ligne de Westport et les cars qui étaient les derniers à rentrer en ville étaient remplis de gens qui venaient de s'amuser.

L'avant dernier avait atteint un point où la voie ferrée est traversée par les rails de la nouvelle extension du chemin de fer Western Maryland, et le conducteur était allé en avant du car pour l'arrêter comme d'habitude si aucun train n'arrive.

Avant qu'il eût le temps de signaler au motorman que la voie était libre, le dernier car passait au haut d'une pente rapide qui domine l'endroit où les rails du Western Maryland croisent la voie ferrée.

Le car marchait à toute vitesse. Le motorman Heildorfer, essaya de l'arrêter, mais les freins s'échauffèrent et le car se précipita au bas de la pente à une allure de plus en plus rapide.

Il y eut une collision et le premier car fut jeté en travers de la voie.

Les deux véhicules furent très avariés. Les lampes s'étaient éteintes, les voyageurs qui étaient restés dans les cars se battirent pour essayer de se sauver et certains d'eux furent blessés.

Les deux yachts avaient 5 milles à l'heure par une brise légère et une mer calme.

"L'Alisa" se trouvait alors à 106 milles à l'est du phare de Sandy Hook.

New York, 26 mai.—Le vapeur "Carpathia", de la ligne Cunard qui est arrivé aujourd'hui à New York venant des ports de la Méditerranée a apporté des nouvelles des yachts de course.

Le 22 mai, alors que ce vapeur se trouvait par 40,46 degré de latitude et 52,02 degré de longitude il a reçu du vapeur "St-Louis" de la ligne américaine, qui se rendait de New York à Southampton, l'érogramme suivant:

"A 12 h. 33 du matin (heure de Greenwich), par 39,62 degré de latitude et 55,74 degré de longitude, passe les yachts "Endymion" et "Alisa".

"A 7 h. 50 du matin (heure de Greenwich), le même jour, par 39,59 degré de latitude et 52,55 degré de longitude, passe le yacht "Hambur".

Dans la nuit du 22 mai, vers onze heures du soir, le "Carpathia" a rencontré un voilier se dirigeant vers l'est. Ce dernier a fait un signal au moyen de feux Coston rouge et bleu suivis d'une boue rouge.

Le capitaine Dow du "Carpathia" a fait en arrivant à New York la déclaration suivante: "Il se peut que le feu qui nous a paru être bleu fut blanc la distance qui nous séparait du yacht était assez grande pour nous empêcher de voir distinctement."

"Lorsque les feux Coston furent lancés le voilier était couvert de toile et marchait à toute vitesse dans la direction du nord-est."

Les signaux de nuit de l'"Endymion" sont des feux Coston de couleur rouge et blanche suivis d'une étoile rouge. Ceux de l'"Alisa" sont de feux Coston rouge, bleu, rouge. Aucun yacht dans la course de l'Atlantique n'a reçu ordre de montrer des feux Coston rouge et bleu suivis d'une boue rouge.

Plusieurs lieux de plaisance se trouvaient dans le voisinage du terminus de la ligne de Westport et les cars qui étaient les derniers à rentrer en ville étaient remplis de gens qui venaient de s'amuser.

L'avant dernier avait atteint un point où la voie ferrée est traversée par les rails de la nouvelle extension du chemin de fer Western Maryland, et le conducteur était allé en avant du car pour l'arrêter comme d'habitude si aucun train n'arrive.

Avant qu'il eût le temps de signaler au motorman que la voie était libre, le dernier car passait au haut d'une pente rapide qui domine l'endroit où les rails du Western Maryland croisent la voie ferrée.

Il y eut une collision et le premier car fut jeté en travers de la voie.

Les deux véhicules furent très avariés. Les lampes s'étaient éteintes, les voyageurs qui étaient restés dans les cars se battirent pour essayer de se sauver et certains d'eux furent blessés.

Les deux yachts avaient 5 milles à l'heure par une brise légère et une mer calme.

"L'Alisa" se trouvait alors à 106 milles à l'est du phare de Sandy Hook.

Feuilleton

L'Abéille de la N. O.

La Séductrice

GRAND ROMAN INEDIT

Par René Vico

QUATRIEME PARTIE.

Trois Coeurs de Femmes.

II

LE SEUL DE LA MANE.

Suite.

Des bruits se détachèrent...

Empoignant consciencieusement de se crisper

sur les draps... son souffle redevenait régulier... ses lèvres se rejoignirent... ses paupières se fermèrent...

Elle se redressa. Un peu loin les uns des autres, monsieur de Beauharnais, Marthe et François demeurèrent abîmés dans leurs réflexions...

Et dans leurs respectives angoisses...

Et, parmi le globe couleur d'opale, la frêle lueur de la veilleuse vacillait, près de s'éteindre...

Elle s'évanouirait bientôt, sans doute...

Peut-être aussi que l'âme lassée de Diane...

III

UNE GROSSE MOUCHE BLEUE

Ce jour là... qu'était le jour même du duel de François et d'Odier... monsieur Edgard de l'Orgue... revenu des monts ouraliens l'avant-veille... acheva de déjeuner dans la salle à manger de ce château de Vendresse que, quelques mois auparavant... il avait acquis sur les indications de monsieur Jacobsohn, l'agent de change, son associé.

Cette salle à manger était une pièce splendide où, sur des tapis ornementaux, s'écrasaient de lourds

mobilier de style de la Renaissance italienne: deux dressoirs ouvragés, une table immense et un massif buffet couvert de vaisselle de Saxe.

Par les quatre fenêtres grandes ouvertes, mais dont les stores étaient abaissés, la chaleur de midi entrant, une chaleur presque suffoquante.

Au reste, depuis une huitaine, c'était une véritable température de casacole qui régnait sur le pays.

Monsieur de l'Orgue étendit la main d'un geste concluant et choisit un second cigare dans la boîte qui, sur la table, était à sa portée.

Pais il s'ébroua et l'alluma avec précaution.

Ensuite de quoi il se leva par terre, après avoir, d'un geste bref, assuré le monocle qu'il portait à l'œil droit.

Et il sortit.

Il traversa une galerie... cueilli, à une patère, dans le vestibule, un souple panama... et se trouva sur la terrasse qui précède deux perrons à révolution, et d'allure royale.

Mais les toitures d'ardoises, qui en sont très hautes, les deux tours de très rouge, qui les flanquent, les balcons de fer tarabiscotés, les fenêtres en plein cintre, la terrasse et les deux perrons lui donnaient une apparence d'ancienneté aristocratique qui en impose.

D'ailleurs, l'océan d'arbres qui l'emprienne ajoute encore à sa majesté un peu vieillotte.

Ce sont des châtaigniers aux troncs énormes, aux branches gigantesques, aux fruits épineux... des bouleaux à la pile soignée... des chênes robustes, aux bras nerveux, aux feuilles festonnées... des hêtres au beau feuillage atrié de nervures saignées.

Des noisetiers sauvages... des merisiers à l'ombre grise... des peupliers sveltes aux panaches frémissantes... et d'autres... et d'autres.

Monsieur de l'Orgue est un sourire qui desserre ses minces lèvres rasées.

Décidément, en achetant ce domaine, il avait réussi une merveilleuse opération, qui lui faisait honneur.

Les mains croisées derrière lui, le chapeau incliné sur le côté, il continuait sa promenade.

Peu à peu, sa face glabre s'empourprait.

Sans doute, après son café, avait il légèrement abusé d'une certaine vieille fine 1866, dont, à l'inspection des caves, il avait

retrouvé quelques bouteilles à long col.

Il fit demi-tour et s'enfonça dans les ombres et ombreuses profondeurs qui s'étendaient derrière son château.

Il arriva au sommet d'une hauteur... embrassa d'un coup d'œil l'étendue... seulement bornée par l'horizon... de ses forêts, bois-taillis et hautes futaies en plein rapport... et murmura:

—En faisant défriquer, sans trop éclaircir, je puis réaliser, au bas mot, un bénéfice de deux cent mille francs... la moitié de ce que m'a coûté le domaine.

"C'est dire" que mon marché aura été passé pour un morceau de pain.

Il se décroisa les mains, se les frotta avec satisfaction et, bourgoisement, en bon propriétaire, se les mit dans les poches.

Il continua de marcher.

Monsieur de l'Orgue avait de quoi être satisfait de l'existence.

Tout lui avait toujours réussi et tout persévérant à lui réussir. Son bureau d'affaires, sa part dans la charge de monsieur Jacobsohn, ses intérêts dans une société de courses lamenae, tout cela ne lui rapportait que des bénéfices.

Et des bénéfices considérables.

Mais son œuvre de maître était sans conteste celui qu'il avait conçu sur les actions de la "So-

ciété des Mines de platine de l'Oural".

Le syndicat de financiers qu'il avait constitué pourrait bientôt lui voter d'enthousiastes félicitations.

Il avait conduit toutes choses supérieurement.

D'abord le rachat de tous les titres qui, émis à