

vous enlever votre casquette si vous n'y prenez garde.

On continue encore actuellement les recherches de sauvetage sans certaines parties de la mine n'ont pas été explorées. On a pu constater que certains travaux ont été interrompus et qui pourraient produire des éboulements. Il faut penser à cela avant de commencer les travaux.

Tout établissement ou pourra enlever de nouveaux corps dont on a repéré l'emplacement. On sera obligé de retarder, peut-être, la fin de ces tristes travaux parce que divers corps sont engagés sous des éboulements de terrain et il faudra quelque temps pour les dégager.

Dans une promenade autour du hangar, aménagé en dépôt funéraire, après avoir guilé-M. Tonge, qui s'en retourna avec le directeur d'une autre mine diriger les travaux de secours, il m'a été donné de revoir des scènes d'une infinie tristesse.

Une dizaine de familles se pressaient autour des cercueils alignés dans le hangar et cherchaient avec une ardente impatience à reconnaître leurs disparus. Ces infortunés parents avaient reçu des infirmières des mouchoirs imbibés d'eau et de vinaigre pour les rafraîchir qu'ils devaient tenir devant leur bouche et leur nez. L'odeur des cadavres est devenue telle que l'on en devine les relents à cent mètres à la ronde. La ventilation donnée à la mine a activé la putréfaction des corps. Ce sont de pauvres lambeaux de chairs que les dévoués infirmières ont maintenant à emmailloter dans les lin-cueils.

Mais les familles des morts ne sentaient pas l'effroyable odeur qui pénétrait à la gorge. Autour d'un cercueil, j'ai vu deux groupes de parents vouloir prendre le mort pour un des leurs et dans la chaleur de cette tragique discussion les mouchoirs tomber, les bouches aspirer les miasmes corrompus, subissant dans une extrême angoisse les précautions prescrites, le silence pesant du lieu.

Les pauvres gens se disputaient le maigre bonheur de pouvoir enfin pleurer sur un cercueil, sur des chiffons d'étoffe et de peau. Et ce n'était le plus triste des spectacles, et des malheureux s'en allaient plus désespérés de n'avoir aucune place pour verser leurs larmes, nul terme à leur course angoissée vers l'inconnu et vers la Mort.

Y a-t-il encore des vivants ?

Le pendu désespéré

Se peut-il qu'il y ait encore des vivants dans cette tombe effrayante qui s'allonge sous nos pieds ? On a demandé à l'un des chefs d'une équipe de sauveteurs.

« Non, je ne le pense pas, m'a-t-il dit. Tous ceux que nous avons trouvés portaient des traces d'une mort immédiate. Nous avons découvert des corps qui étaient encore dans l'attente du repos. Ils m'ont mangé quand la mort les a surpris, sous la forme du gaz empoisonné.

Tout n'est pas exact. Il y eut un corps que nous avons trouvé derrière un éboulement et qui fut, nous révèle une affreuse tragédie, un être qui se débattait de ce côté de galerie cotée des autres par les terres et fondrières.

Le corps était suspendu par le cou à une corde fixée à un des bois de soutien du plafond.

Lorsque nous le ramenâmes au jour, nous pûmes voir que la corde avait été rompue en six endroits différents et renouée six fois !

Il est probable que le malheureux camarade, devenu fou de désespoir, aura à six reprises différentes essayé de se donner la mort par strangulation et que ce n'est qu'un système essayé qui lui réussit et qui l'a sauvé.

L'œuvre affreuse d'extermination que l'éboulement avait commencée est l'isolement resté de monde !

Je ne pense pas que nous puissions encore trouver de si horribles choses. C'est dans les parties les plus profondes de la mine, et probablement là où se produisit l'explosion tout d'abord que nous avons encore à aller rechercher les derniers corps. La mort a certainement frappé là tout de suite...

Les causes de la catastrophe

L'opinion des mineurs n'est pas celle de la Compagnie

IL EST ETABLI QUE MAINTES FOIS LES MINEURS SE PLAIGNENT DES GAZ TROP NOMBREUX

Le directeur général de la Compagnie qui exploite Preloria Pit, nous disait, il y a quelques jours :

« Cette mine était une des meilleures parmi celles d'Angleterie, la plus sûre, la mieux installée... »

Il apparaît maintenant que ce n'est pas l'opinion de la majorité des mineurs.

J'ai pu causer avec les membres du syndicat local d'Alberton des causes de l'accident et de la façon dont on les interprète dans le milieu des travailleurs.

« Les directeurs disent que la mine était sûre, m'a-t-il dit. Il suffit de savoir ce qui s'est dit à l'époque du Cotoneur pour penser que cela n'est pas... »

Les parents qui ont été appelés pour les interrogatoires d'identification ont déclaré, pour beaucoup, que les disparus avaient manifesté maintes fois des alarmes quant à la sécurité de la mine.

« Un avait dit chez lui que la galerie où il travaillait était terriblement chaude... Un

autre, qui était dans le fond de la mine Yard (ou arriva l'accident), avait dit à son fils « qu'il chercherait à engager dans une mine où il y aurait moins de chaleur... » Cette mine-là est dangereuse, même pour les plus malins. Je partirai après le nouvel An ! »

« Un de mes amis, Jesse Clark, avait dit souvent et même à sa femme qui le déconseillait de travailler dans la mine, que les gateries étaient pleines de gaz. Je sais, et je croirai le soit aussi maintenant, que des hommes sont tombés comme endormis dans la mine et qu'on a eu toutes les peines du monde de les éveiller.

« Quand se fera l'enquête officielle pour établir les causes de l'accident, il ne manquera pas de témoins pour préciser ces points-là ! »

« Et cependant les mineurs continuent à descendre dans la mine, car il faut bien vivre et cette année avait été particulièrement dure pour les mineurs. Ils avaient perdu beaucoup de journées. Ils voulaient se rattraper, maintenant que c'était une assez bonne saison.

« Avant l'accident dans la fosse le matin de l'accident, un rapport a été signé comme tous les jours que la mine était bien sûre. Autrement on n'aurait pas permis aux mineurs de descendre.

« Ce rapport fut signé deux heures avant que l'explosion n'arrive. Il n'est pas possible que dans ce temps les gaz se soient accumulés en si grande quantité qu'ils aient fait de cette mine sûre à huit heures.

« Ce rapport fut signé deux heures avant que le gaz de la mine et non la poussière de charbon qui sort cause de l'explosion. La poussière de charbon a déterminé ensuite l'incendie comme une trainée de poudre.

« Il y avait dans la mine des gaz en quantité suffisante pour causer l'accident et cela depuis quelque temps. Les dépositions des témoins le constatent. Voilà la vérité ! »

« Selon les dires officiels, la mine était sûre. Elle est toujours sûre, à écouter les directeurs ! »

Mais nous ne sommes pas suffisamment protégés, parce qu'on veut toujours faire rapporter le plus à une mine en dépensant le moins. Le cri de ralliement des élections dernières était : Le Peuple avant les profits ! Le nôtre doit être : La vie des mineurs avant l'argent ! »

Les dangers des Mineurs-de-fer

« Il n'y a pas seulement que les gaz, continue mon interlocuteur, qui sont pour nous une cause de mort. Les machines de la catastrophe actuelle, une bonne place spéciale doit être faite aux « hommes-de-fer », ces machines qui arrachent automatiquement le charbon.

Ces machines qui sont installées depuis quatre ans dans les mines de la Compagnie de l'Hullon ou est Preloria Pit, sont des monstres d'acier qui griffent et arrachent le roc avec une force incroyable.

Elles produisent énormément de chaleur. Et le danger bien que si une étincelle a été produite par un mineur, comme le suggère le directeur l'autre jour, c'est par un « mineur-de-fer » et non par un travailleur de chair et de os ! »

Il faut constater que depuis quatre ans que les machines à extraire le charbon sont installées, il y a eu de nombreuses explosions. Près de deux cents hommes ont trouvé la mort depuis ce temps. Voici maintenant que ce n'est pas la machine qui tue mais l'homme.

C'est une triste et désolante coincidence au moins et défavorable pour les « hommes-de-fer », n'est-ce pas ? »

LE MAUVAIS TEMPS

LA SEINE GROSSE

Paris, 28 décembre. — Après une baisse de quelques jours, la Seine a repris son mouvement ascensionnel ; depuis hier matin, elle a monté de 10 centimètres, la cote était ce matin, au pont d'Austerlitz, de 3 m. 98 et son niveau est toujours en hausse. On s'attend à ce que la cote continue à monter et à ce que la crue atteigne le Grand-Morin qu'un violent « raras » grossit à l'avance. Le niveau de la Seine s'est élevé, à Damery, de 40 centimètres, la suite d'une bourrasque. L'Yonne a également grossi.

DANS LE MIDI

Perpignan, 28 décembre. — Une violente tempête s'est abattue sur toute la région du Roussillon. L'ouragan fait rage, renversant cheminées et poteaux télégraphiques, enlevant les toitures des wagons, déracinant arbres, faisant un peu partout des dégâts énormes.

Dans les hautes arrosissements de Céret et de Prades une bourrasque de neige sévit, interrompant en partie les communications.

Le froid est très vif dans les cantons montagneux.

A Montpellier, petite garnison située à 1.600 mètres d'altitude, le thermomètre est descendu à 12° au-dessous de zéro. Sur les côtes, la mer est démontée.

LA TERREME DANS LA MEDITERRANEE

A Marseille, un véritable ouragan s'est déchaîné hier soir. Des embarcations ont rompu leurs amarres et sont parties à la dérive. Sur le littoral, la mer a causé d'importants dégâts.

Un mande d'Oran que le vapeur norvégien « Aron » de Bergen, jaugeant 4.200 tonnes, venu à Beni-Saf pour effectuer un chargement de minerais, a été jeté hier sur la plage par une rafale.

Les aviateurs Laffont et Poa se tuent à Issy-les-Moulineaux

Un départ tragique pour Paris-Bruxelles. - Pris dans un tourbillon de vent l'appareil capote et les deux aviateurs s'écrasent sur le sol.

Issy-les-Moulineaux, 28 décembre. — L'aviation compte une catastrophe de plus : deux victimes payent de leur vie la participation de l'atmosphère. M. Laffont, chef pilote des ateliers Antoinette, de Mourmelon, et Mariano Poa, jeune sportsman espagnol récemment converti à l'aviation.

Avant la catastrophe

Ces jours derniers, les mauvais temps ont empêché les aviateurs engagés pour le Grand Prix de l'A. C. F. (Paris-Bruxelles) et retour de prendre le départ et il n'est pas sûr, profitant de la première gelée, les concurrents se mettraient en route. En effet, le départ est fixé par l'A. C. F. pour dimanche, c'est-à-dire le 31 décembre.

Alexandre Laffont, chef pilote de la Société Antoinette, était au nombre des concurrents. Il était arrivé de Mourmelon-Grand il y a quelques jours et avait installé son appareil à Issy-les-Moulineaux en vue d'un prochain départ.

Les chronométrateurs officiels étaient conviés chaque jour. Hier, Laffont et le passager qui avait choisi, le jeune Espagnol Poa, propriétaire de l'appareil, étaient venus à Issy, mais le temps était encore à la pluie, ils avaient été obligés de remettre encore leur tentative.

Hier matin, ils revinrent dès le lever du jour devant un public très nombreux, ils firent un premier essai qui ne sembla pas leur donner satisfaction, et ils redescendirent à terre pour régler quelque chose, d'après eux pour prendre leurs précautions contre le froid qui menaçait de geler l'eau ou l'essence.

LE DEPART

Enfin, à 8 h. 45, le grand monoplane Antoinette numéro 16 s'élevait de nouveau pour un départ qui semblait devoir être bon.

Quelques personnes seulement, sur le champ d'aviation, tristes de froid, prêtèrent à peine attention aux évolutions de l'appareil. Les autres, les uns à la parole d'un des rares témoins oculaires de ce tragique, M. Saint-Martin, directeur de l'usine des Pellets-Ménages, à Issy-les-Moulineaux ; il a assisté de sa fenêtre, qui plonge sur l'aérodrome, à toutes les péripéties du drame.

Un témoin oculaire raconte l'accident

M. Saint-Martin avait en, le premier essai n'ayant pas été satisfaisant, l'impression que l'appareil n'était pas prêt pour un voyage, un quart d'heure après, le moteur s'arrêtait.

« Le moteur, dit-il, gronda de nouveau ; le monoplane s'éleva et, après avoir accompli trois tours de piste, atteignit non sans peine (l'oiseau sur ce point) une hauteur que j'évaluai de cent à cent cinquante mètres. Chaque fois que l'aérodrome passait devant mes yeux, il me semblait que le pilote n'était pas maître de sa direction. A un certain moment, mon inquiétude redoubla ; l'appareil piqua de l'avant et j'eus la sensation alors qu'il allait tomber près de moi dans le jardin de l'établissement. Il réussit pourtant à se redresser et c'est à ce moment que j'ai vu l'appareil se diriger vers le sud, dans la direction de Chamart. Sans doute Laffont voulait-il s'élever plus haut pour éviter les remous, particulièrement dangereux, qui se produisent au-dessus du champ de manœuvres. Quelques instants plus tard, l'appareil reprit comme s'il cherchait à prendre la direction de l'est. J'étais de moins en moins rassuré tant il me parut qu'il devenait le jouet du vent. Le monoplane planait encore au-dessus du milieu du champ de manœuvres. Les aviateurs voulaient-ils atterrir ? Projetaient-ils plutôt de tourner encore en cercle avant de s'éloigner franchement ? Je me posais ces questions, non sans une angoisse qui s'accroissait à mesure que l'appareil évoluait. Je me servais d'une image qui ferait comprendre la vision qu'il me procurait : on eût dit un tire-bouchon qui s'enfonçait sur place.

Une partie de l'appareil se détacha et tournoya. Je sus ensuite qu'il s'agissait des ailes. La chute fut foudroyante ; la masse s'abattit violemment sur le sol, précipitée d'une hauteur de quarante mètres. Un peu de fumée se dégagait des débris de l'appareil vola encore en éclats et, le cœur serré d'émotion, témoin impuissant d'un drame épouvantable, je compris que les deux aviateurs étaient morts. Ils n'étaient que mou-

l'édifice est en miettes ; l'empannage seul est intact.

L'émotion à Bouy

Bouy-Aviation, 28 décembre. — Le tragique accident survenu mercredi matin à Issy-les-Moulineaux, et qui a coûté la vie à deux aviateurs, a été connu à Bouy par un coup de téléphone.

Cette nouvelle a provoqué une vive émotion dans tous les hangars.

Tout d'abord, on refusa d'y croire ; pendant quelques instants, on espérait que Laffont et son ami, également très connus dans le monde de l'aviation, n'avaient été que blessés. La confirmation de leur mort ne tarda pas, malheureusement, à arriver.

Parmi tous les aviateurs, on ne s'explique pas comment un pareil accident a pu se produire. Laffont était fort apprécié pour sa prudence ; il passait pour très minutieux, ne partant jamais sans avoir vérifié lui-même tous les organes de son appareil. On pense donc à Bouy, qu'il a fallu une cause toute fortuite, pour provoquer une chute aussi terrible.

Jeune et sympathique, Laffont ne comptait que des amis à Bouy. Il était âgé de 38 ans et était de Fleurance (Gers).

Son compagnon, M. Poa, d'origine espagnole, dirigeait à Madrid, un important garage d'automobiles.

Le martyrologe de l'aviation

TRENTE MORTS EN 1910 !

La mort des deux aviateurs, dont nous donnons plus haut les tristes détails, porte à trente-cinq le nombre des pionniers qui, de ce jour, ont payé de leur vie la difficile conquête de l'air.

A elle seule, l'année 1910 enregistre trente fins tragiques.

Voici la liste des victimes de cette science périlleuse, avec la date et les causes de l'accident :

1. Lieutenant Selfridge, 17 septembre 1908, capotage de l'appareil.

2. Lefebvre, 7 septembre 1909, causes non définies.

3. Enea Rossi, 22 septembre 1909, causes non définies.

4. Capitaine Ferber, 22 septembre 1909, choc contre un monticule.

5. Fernandez, 6 décembre 1909, tendeurs brisés.

6. Léon Delacrange, 4 janvier 1910, choc contre son hangar.

7. Le Blon, 2 avril 1910, tombé à la mer.

8. Hauvette, 13 mai 1910, choc contre un pylône.

9. Zozel, 2 juin 1910, causes non définies.

10. Eugène Speyer, 17 juin 1910, causes non définies.

11. Théodore Robl, 18 juin 1910, causes non définies.

12. Wachter, 3 juillet 1910, causes non définies.

13. Daniel Kinet, 10 juillet 1910, causes non définies.

14. C. S. Rolis, 12 juillet 1910, rupture du gouvernail.

15. Nicolas Kinet, 3 août 1910, remous à l'atterrissage.

16. Walden, 3 août 1910, causes non définies.

17. Lieutenant Vivaldi, 25 août 1910, causes non définies.

18. Van Maasdyck, 27 août 1910, causes non définies.

19. Poillot, 25 septembre 1910, remous à l'atterrissage.

20. Plochman, 29 septembre 1910, remous à marante mètres de hauteur.

21. Haas, 4 octobre 1910, causes non définies.

22. Mazlewitsh, 8 octobre 1910, causes non définies.

23. Capitaine Madlot, 23 octobre 1910, expérience.

24. Lieutenant Monte, 25 octobre 1910, capotage.

25. Fernand Blanchard, 26 octobre 1910, inexpérience.

26. Lieutenant J. Saglietti, 27 octobre 1910, causes non définies.

27. Ralph Jonstone, 17 novembre 1910, capotage à 200 mètres.

28. Lieutenant Cammarata, 30. Soldat Castellani, 3 décembre 1910, causes non définies.

29. Walter Archer, 4 décembre 1910, causes non définies.

30. Cecil Grace, 22 décembre 1910, perdu en mer.

31. Julio Piccolo, 26 décembre 1910, causes non définies.

32. Laffont ; 35. De Pola-Mariano, 28 décembre 1910, rupture d'appareil.

A la Brayelle

DEPART DU LIEUTENANT LETHEUX POUR MOURMELON

Mercredi matin, à huit heures, le lieutenant Letheux, avant d'être parti sur son biplan Farman, pour Mourmelon.

Le départ fut excellent. Le biplan gagna très rapidement une hauteur de deux cents mètres.

Un autre officier aviateur, le lieutenant Luddmann, qui essaiera bientôt d'approprier la coupe Lazare Weiler, fit quelques vols très réussis. On eut l'impression qu'il conduisait son Bréguet avec beaucoup de prudence et d'adresse.

M. Briançon brise son appareil

Par contre, M. Bréguet et Briançon n'avaient pas de chance.

Le premier montait un appareil de sa construction, muni d'un nouveau moteur Rep. Il fit un vol d'essai. Au moment de l'atterrissage, il ne put arriver à temps son moteur et l'appareil heurta un hangar. L'avant souffrit quelque peu.

Cet accident ne peut être imputé ni au pilote, dont la maîtrise était incontestable, ni au biplan, dont la construction est parfaite.

Quant à M. Briançon, qui était parti avec l'intention de s'adjuger la coupe Michelin, il joua encore une fois de malheur.

Après quatre tours de piste, il voulut atterrir. L'atterrissage fut lamentable. Il y eut quelques secondes d'angoisse. Mais l'aviateur sortit indemne des débris de son biplan.

L'accident se produisit aux environs de « l'Homme mort ».

M. Bréguet, toujours tenace, concourra incessamment pour la coupe Michelin.

Un explorateur de soixante ans

Londres, 28 décembre. — Un jeune Anglais, âgé de soixante ans, ayant fait mettre une annonce dans un journal londonien pour demander un emploi, reçut une offre de travail. Il s'agissait d'explorer le désert de l'Extrême-Orient, et traversa avec lui, le plus souvent à cheval, la Sibirie et le Turkestan chinois. Il voyagea ensuite à travers le désert de Mongolie, où il parcourut plus de mille kilomètres à dos de poney. Tout cela, il fut reçu par des mandarins, et le prince Tsai-Lan le photographia et lui offrit son portrait.

Il partit par là des fouilles importantes dans les ruines vieilles de deux mille ans et il a exploré des caves ornées dans le roc, et dont les murs sont garnis de peintures et de bouddhas en plâtre ; il a découvert aussi des monnaies chinoises antérieures à l'ère chrétienne.

Le jeune Orlando Hobbs compte rentrer auprès de sa mère pour Noël 1911.

LA VIE CHÈRE AU TRANSVAAL

Londres, 28 décembre. — Le tribunal d'arrondissement de Johannesburg a prononcé sur les réclamations des ouvriers maçons, qui demandent un salaire de 3 fr. 75 par heure de travail, et une semaine de quarante heures.

Un témoin a déclaré qu'un ouvrier maçon de Johannesburg a déclaré qu'il avait travaillé avec moins de cent cinquante francs par semaine.

Ce chiffre ne semble pas exagéré, en raison du prix de la vie au Transvaal.

Le Krach de la Banque des Halles

Paris, 28 décembre. — A la suite de l'arrestation de M. Théophile Gaillard, directeur de la Banque des Halles, opérée dans les circonstances que nous avons déjà relatées, une perquisition a été opérée mercredi matin, au siège social de la Banque, 132, rue de Rivoli, par M. Pétre, commissaire aux délégations judiciaires.

Le magistrat, accompagné de son secrétaire et de plusieurs inspecteurs de la sûreté, arriva vers dix heures, rue de Rivoli, où il fut reçu par M. le baron de Lambert, président du conseil d'administration de la Banque, chargé de lui faire connaître qu'il avait été spécialement convoqué pour fournir les renseignements nécessaires pour faciliter l'opération.

D'autre part, M. Gaillard, qui avait été arrêté, donna au magistrat toutes les indications utiles et toutes les explications qui lui furent demandées.

A midi, la perquisition était terminée et pendant que le directeur était reconduit à sa cellule, on emplit, dans deux bureaux, tous les livres de caisse, de comptabilité et toutes les pièces saisies au cours des opérations.

La banque reste fermée et le personnel a été licencié.

M. Gaillard et le baron de Lambert lui-même, auraient été victimes d'un certain « krach », actuellement en fuite.

Le fort Chabrol du parricide

Les autorités n'ont pas encore réussi à découvrir l'empareur de Tallernard.

Macon, 28 décembre. — La situation du parricide de la Chapelle-sous-Brancion n'a pas changé.

Toute la nuit, une lampe est demeurée allumée dans le grenier où l'on apercevait le forcené le fusil à la main marchant de long en large. A trois heures du matin il est monté sur la toiture par deux praticiens.

A ce moment les gendarmes de garde ont tiré un coup de feu et Tallernard est redescendu dans son grenier.

Le commandant de gendarmerie, le préfet et le procureur de la République ont longuement conféré ce matin sur les mesures à prendre pour s'emparer de Tallernard sans avoir à déployer d'accident.

CONGO LE PLUS PARFUMÉ

DES SAVONS DE TOILETTE VICTOR VAISSEZ

FEUILLETON DU 29 DECEMBRE. N. 31

LES CHEVALIERS

DU BROUILLARD

Roman populaire par Pierre LUGUET

Il descendit du siège et se dirigea vers le rassemblement, qui n'était occasionné, heureusement, que par une discussion entre hommes appartenant au service d'une patrouille de nuit.

Qu'il ne put s'empêcher d'éclater de rire en les apercevant, tous paraissaient sortir d'un sauvagerie combat. Leurs armes, leurs insignes, leurs faulx étaient dissimulés dans un état lamentable. Tous ces hommes, évidemment ivres, faisaient un bruit formidable ; les uns parlaient de leurs déceptions, les autres de leurs libérations, comme parient les démons d'une batterie d'artillerie, ainsi que les menaces les plus effroyables.

Ici, gisait un malheureux dont la mâchoire avait été brisée d'un coup de poing, et qui crachait ses dents au même temps que ses malédictions. Un autre, le nez tuméfié, gémissait comme un fou ; un troisième s'était fait aveugler de deux coups bien appliqués, et cherchait à tâtons à sortir de la bagarre ; un autre encore souffrait de sa main son bras qui pendait lamentablement.

Ainsi, vous vous exercez entre vous, dit Quill Arnold en riant aux éclats et en s'adressant à l'un des vaincus, qui avait le crâne déformé.

— Oui, répondit l'homme en essayant de sang qui coulait abondamment. Singulier exercice. J'en ai pour quinze jours d'hospitalité sans doute. Heureusement, celui qui m'a fait cette défiguration a été son aussi. Ah ! c'est vous Quill Arnold ? Je suis heureux de vous voir. Votre physionomie m'a toujours plu.

— Je voudrais pouvoir vous en dire un peu plus, Terry. Mais votre crâne n'est pas plaissant à voir, en ce moment. Comment avez-vous été blessé ?

— Mais... assez honnêtement. C'est un de mes compatriotes qui m'a causé. Il a la poigne solide.

— Un de vos compatriotes ?

— Oui, et un des meilleurs. Vous avez entendu parler, Quill, du marquis du Slaughterford ?

— Naturellement. C'est le chef des Mohocks, l'ami des chirurgiens, et l'éclo de filles.

— Oui ; c'est bien lui, de l'âme comme mon frère.

— Il vous a cependant cassé la tête, Terry.

— Ça n'empêche pas. Il m'aime assez, quoique je ne lui aime pas. Une amitié d'enfance comme la nôtre ne se détruit pas pour si peu.

— La rixe n'a donc pas eu lieu entre vous, comme je le croyais ?

— Mais non. C'est le marquis et ses Mohocks qui nous ont égarés.

— Vous avez en tort de lui briser l'épaule, Terry. Il faut supporter quelque chose de la part de ces jeunes nobles. Ils décrochent les enseignes, ils rossent le guet et brisent les réverbères, mais ils ont un grand cœur. Ils ne veulent pas se battre.

— C'est vrai, et je regrette d'avoir cassé l'épaule au vieux seigneur. A l'avenir, je serai plus prudent. Je ne veux pas de mes ennemis.

— Vous ferez bien. Mais apportez votre lampion par là ; si vous en avez la force, il a un couple de jeunes oiseaux à confier aux soins du vieux Sharples.

— Pressez, alors, qui je perdrai ma part de pourboire, répondit Terry, qui, pour avoir le crâne fendu, ne perdait pas le sens pratique.

Avec l'assistance du gardien de nuit et d'un géolier qui offrit ses services, Quill fit sortir ses prisonniers de la voiture et, laissant Jack Sheppard à la garde d'Abraham, entraîna Tamise vers le corps de garde. Les deux enfants n'avaient pas échangé un seul mot pendant la route. Chaque fois que Jack avait essayé de parler, il avait été arrêté par un grognement de colère d'Abraham, et Tamise, bien que son cœur fut plein à éclater, ne s'était senti aucune inclination à rompre le silence. Ses pensées étaient trop d