

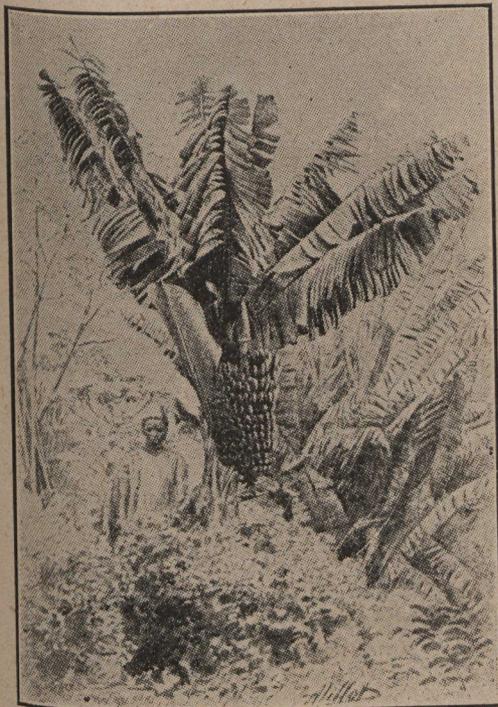
pacts et réguliers, d'un poids presque toujours égal, et qui supporte plus facilement le transport. Cette question du transport est primordiale ; la banane devant être cueillie un peu avant sa maturité, alors que le fruit a atteint tout son développement. Il mûrit alors en douze ou quinze jours ; c'est le temps maximum de voyage qu'il peut supporter pour arriver sur place dans de bonnes conditions de vente.

L'Amérique Centrale et les Antilles, où le climat chaud et humide convient particulièrement à la culture de la banane, sont les grands fournisseurs des Etats-Unis.

Le transport se fait par bateaux à vapeur de fort tonnage, dits " vapeurs bananiers ", aménagés spécialement à cet effet. Chacun d'eux peut transporter 15,000, 20,000 et même jusqu'à 30,000 régimes.

Les bananes sont amenées au quai d'embarquement du cours d'eau le plus proche par des wagons circulant sur des voies ferrées qui desservent toute l'étendue des plantations.

Dans l'une de nos gravures, on aperçoit la voie ferrée s'étendant à perte de vue à travers une plantation. Dans une autre, un train entier de bananes, chargées en vrac, comme chez nous les pommes de terre ou les betteraves, stationne au quai d'embarquement, où l'on transborde les régimes sur les chalands qui iront accoster les vapeurs bananiers. Ces deux vues sont prises dans la plantation du Rio-Coelé, à Costa-Rica, l'une des plus grandes du monde, et qui appartient à une société française.



Bananier en fruit au jardin d'essai de Konakry (Guinée)

Il y a douze ou quinze ans à peine, ce fruit n'était importé aux Etats-Unis qu'en très petites quantités ; quelques milliers de régimes seulement. Aujourd'hui, l'importation totale se chiffre par 50 millions de régimes, représentant un tonnage de 2,600,000 tonnes, d'une valeur approximative de 260 millions de francs.

L'augmentation annuelle de ces dernières années est estimée à 4 millions de régimes, représentant 200 millions de kilos, et, malgré cette augmentation considérable dans les importations, les demandes restent toujours supérieures aux offres.

Il était certain qu'un pareil trafic devait amener, au pays des trusts, la formation d'un syndicat d'accaparement. Dès 1899, le " trust de la banane " était établi par la puissante Société dénommée " United Fruit Company ", dont le but est de prendre des intérêts dans la plupart des compagnies faisant le commerce des fruits et dans les plantations elles-mêmes. Le capital de cette Société est de 25 millions de dollars.

Ces quelques chiffres suffisent à donner une idée de l'avenir qui peut être envisagé par le commerce de la banane en France, si, d'une part, on développe la culture dans ses colonies africaines, et si, d'autre part, on l'importe dans des conditions de prix et de qualité susceptibles d'en favoriser la vulgarisation.

QUAND UN PAPE MEURT

Une antique coutume veut que, lorsqu'un pape meurt, le cardinal Camerlingue, c'est-à-dire le cardinal Chambellan, qui est actuellement le cardinal Oreglia di San Stefano, doyen du Sacré Collège et le seul survivant des cardinaux créés par Pie IX, se rende à la chambre de la dépouille mortelle, revêtu de ses vêtements pontificaux et entouré des cardinaux, des prélats et des hauts dignitaires civils. Trois fois il frappe à la porte avec un marteau d'argent. Puis il s'avance auprès de la couche mortuaire et frappe aussi de son marteau la poitrine et le front de l'illustre défunt, l'appelant à chaque coup par son nom.

Le Camerlingue tombe ensuite à genoux et proclame d'une voix haute : " Dominus Papa noster mortuus est " — Notre Seigneur, le pape est mort.

Les intendants du Vatican présentent alors au Camerlingue l'Anneau du Pêcheur et les Sceaux de la Papauté, ainsi qu'un document attestant que le pape est mort. Cette cérémonie terminée, le corps est embaumé, revêtu des vêtements de la papauté et confié aux chambellans du Vatican. Il est d'abord transporté à la chapelle Sixtine et de là à la grande Basilique, par un chemin dérobé, où il est exposé pendant trois jours dans la chapelle du Saint-Sacrement, sur une couche somptueuse drapée de deuil. Quatre officiers de la Garde Noble, l'épée au clair, montent constamment la garde autour de la dépouille. Le corps est exposé de façon à permettre aux fidèles de lui baiser les pieds.

Pendant cette période de deuil, toutes les églises de Rome sont décorées de leurs vêtements funèbres, et des messes sont chantées et des prières dites pour le repos de l'âme du pontife défunt. L'on prie également pour le futur pape.

Léon XIII a demandé que son service funèbre eût lieu avec le plus de simplicité possible et de très bonne heure le matin. Il a même pensé à son cercueil, qu'il veut en bois et sans parure.

LA FORTUNE DE LÉON XIII

On estime à \$20,000,000 la fortune de Léon XIII, répartie de la sorte :

Diamant, don du président Kruger . . .	\$1,000,000
Bague montée d'un diamant et d'un rubis, don du Sultan de Turquie . . .	100,000
Service de toilette orné de bijoux, don du Shah de Perse . . .	700,000
Croix pastorale avec diamant, don de la reine Victoria . . .	200,000
Croix ornée de diamants, don des catholiques des Etats-Unis . . .	20,000
Quatre bagues montées en diamants, don du Khédive . . .	600,000
Ecrin en or, don de l'empereur d'Autriche . . .	100,000
Calice orné de bijoux, don de la reine régente d'Espagne . . .	200,000
Statue en or de saint Jean l'Evangéliste, don des Chevaliers de saint Jean . . .	750,000
Divers souvenirs précieux venant d'autres personnes . . .	6,000,000
Contribution du jubilé, en or . . .	3,000,000
Legs pendant les derniers dix ans . . .	11,000,000
Sa part du Denier de saint Pierre pendant les derniers dix ans . . .	4,000,000
	<hr/>
	\$27,670,000
Donations aux pauvres durant les derniers dix ans, plus de . . .	7,000,000
Balance en chiffres ronds . . .	20,000,000

Léon XIII est un administrateur de premier ordre. De goûts simples, menant une vie d'anachorète, il a su, tout en donnant la plus large part possible aux exigences de l'étiquette pontificale, solder chaque année de son règne par des surplus. Ajoutons que Léon XIII a des biens personnels qui lui viennent de sa famille, lesquels biens il a fait un partage entre ceux de ses proches qui en ont le plus besoin à cause de leurs positions sociales. Ses manuscrits vont aussi à ces derniers. Ils sont incontestablement plus précieux que les legs en argent qu'il a faits entre autres au comte Camillo Pecci, dont l'état de fortune est, dit-on, terre à terre.

FRAPPANT EXEMPLE DE DOUBLE VUE

Un certain nombre d'employés de chemin de fer étaient réunis dans le salon d'un hôtel de Saint-Louis, échangeant, comme c'est souvent le cas dans les réunions d'hommes d'une même profession, leurs idées et leurs souvenirs. Peu à peu, la conversation tourna au surnaturel et, au nombre des récits de faits étranges qui se succédèrent, l'histoire suivante est certainement celle qui frappa le plus vivement les auditeurs :

Il y a quelques années, commença le narrateur, un ingénieur mécanicien nommé Boardman, habitant dans la ville de Garrett, dans le nord de l'Indiana, tête de ligne du chemin de fer Baltimore et Ohio, était gravement malade et délirait au point de devenir dangereux.

Un soir, en causant, on lui apprit que la locomotive numéro 712, la sienne, avait été appelée pour un service extra, et que le mécanicien Mosts, qui la montait, avait reçu l'ordre de suivre le train numéro 5.

La locomotive 712 était l'orgueil de la ligne et du pauvre malade.

C'était la première fois qu'un autre que Boardman la montait, car jusque-là, pour ne pas affliger son mécanicien ordinaire, le contremaître en avait réservé la conduite.

Mais, une troupe d'opéra ayant besoin de se rendre de Chicago à Washington (853 milles) en vingt heures, on avait dû faire sortir la malheureuse machine ; elle seule était capable d'accomplir un pareil tour de force.

La nouvelle avait affecté Boardman, qui, comme inspiré, suivait, dans son lit, le trajet accompli par " sa " locomotive, avec une lucidité étonnante.

—Hickville ! Ah ! comme elle file ! Elle monte la pente de Saint-Joë comme le vent ! Vingt-deux milles ; un arrêt pour l'eau ; elle ralentit au passage à niveau ; trente minutes d'écoulées !

Puis il resta silencieux pendant un moment et reprit :

—Bonté du ciel ! Ecoutez comme elle marche ! File, ma belle.

Les camarades qui le veillaient se regardaient, effarés. Avait-il réellement le pouvoir de suivre les mouvements du train ?

—Tiffin ! signal rouge ! Attendez les ordres ! Mon Dieu !

Il élevait les mains, comme s'il tenait une dépêche, et il lut :

" Train suivant le numéro 5. — Préparez-vous à rencontrer votre Créateur. "

Et il retomba mort sur son oreiller.

Ses amis furent épouvantés ; ils crurent voir la terrible calamité annoncée par le mourant.

L'un d'eux, plus frappé que les autres, se rendit, en courant, à la station et s'écria en entrant :

—Pour l'amour de Dieu, Dixy, arrête le second 5 à Republic.

L'employé ne demanda aucune explication, la figure de son collègue lui en servait. Il envoya l'ordre, puis attendit la réponse au milieu d'un silence lugubre. Elle arriva.

" Second 5 est arrêté. Le conducteur désire savoir pourquoi. "

On raconta la mort de Boardman à l'employé du télégraphe, qui répondit tout de suite : " Avons eu un terrible pressentiment. Dites au conducteur de marcher avec précaution jusqu'à la jonction de Chicago. "

Cet ordre était à peine envoyé que l'employé recevait le suivant :

" Arrêtez " second " 5 à Republic. Le premier 5 a dérailé. La machine et trois wagons sont hors la voie. Le mécanicien s'est tué en sautant. "

Mais, sans l'ordre préalable donné sur la vision du malade, cette dépêche serait arrivée trop tard.

Et l'homme, dont le pressentiment avait sauvé la vie à une centaine de ses semblables, gisait, mort, dans sa demeure, entouré de sa famille en pleurs.

COURTE MONOGRAPHIE

Le BAUME RHUMAL est délicieux à prendre. Il coupe un rhume avec autant de facilité qu'on casse une allumette en deux.