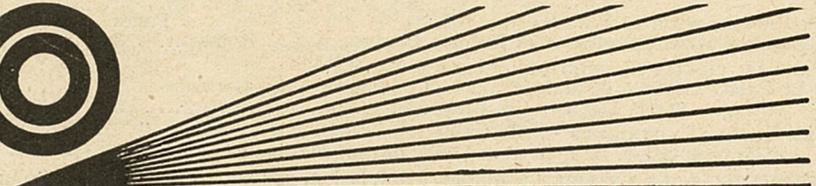


L'ÉCHO

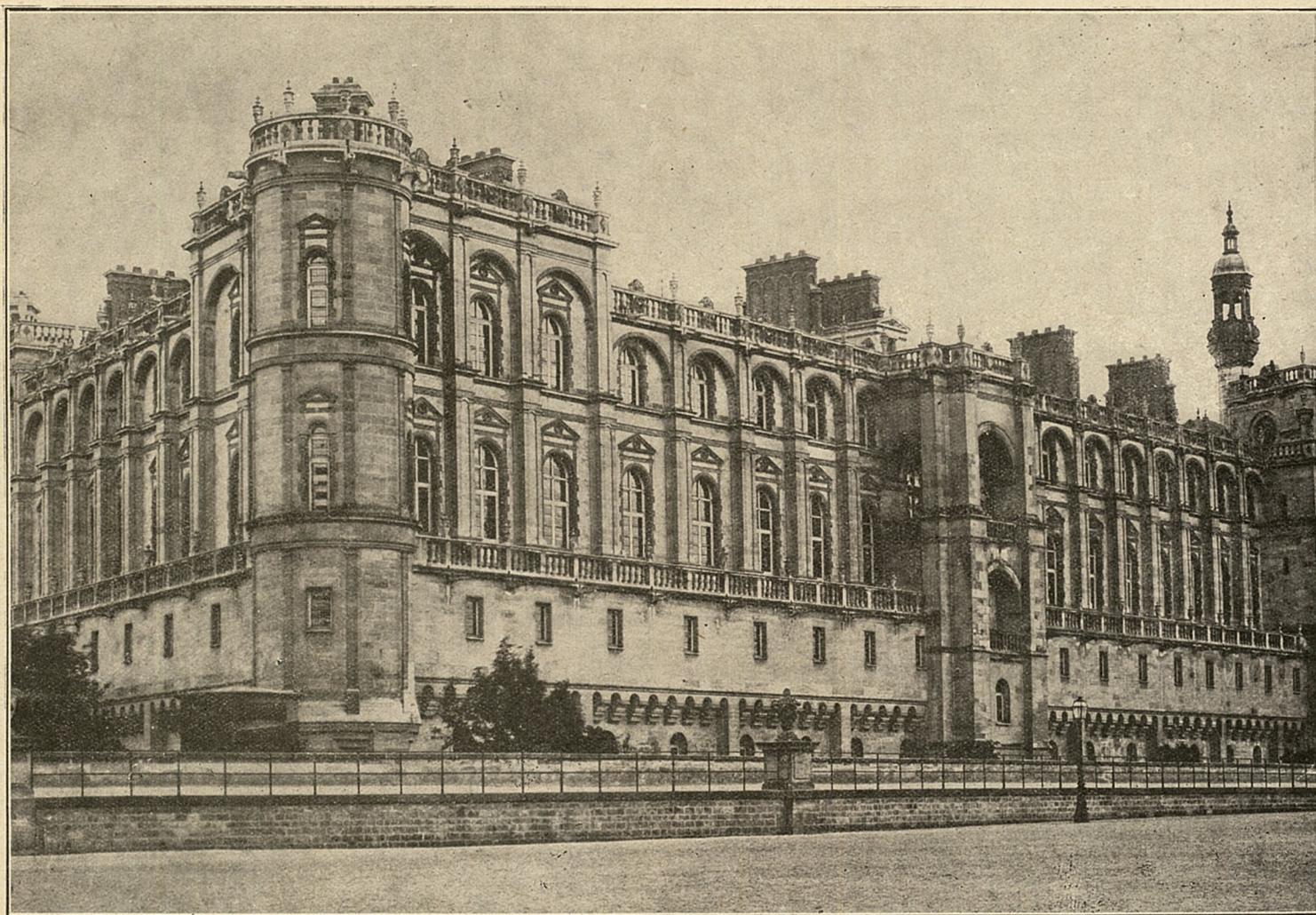


DE LA S.T.C.R.P.

JOURNAL ILLUSTRÉ
d'informations professionnelles

destiné au Personnel de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne

RÉDACTION : 53^{ter}, Quai des Grands-Augustins, 53^{ter} — PARIS



Dans le circuit touristique de la S.T.C.R.P. — Le Château de Saint-Germain-en-Laye.

(Voir l'article à la page 5).

(Archives du Touring-Club de France).

SOMMAIRE (Juillet 1930)

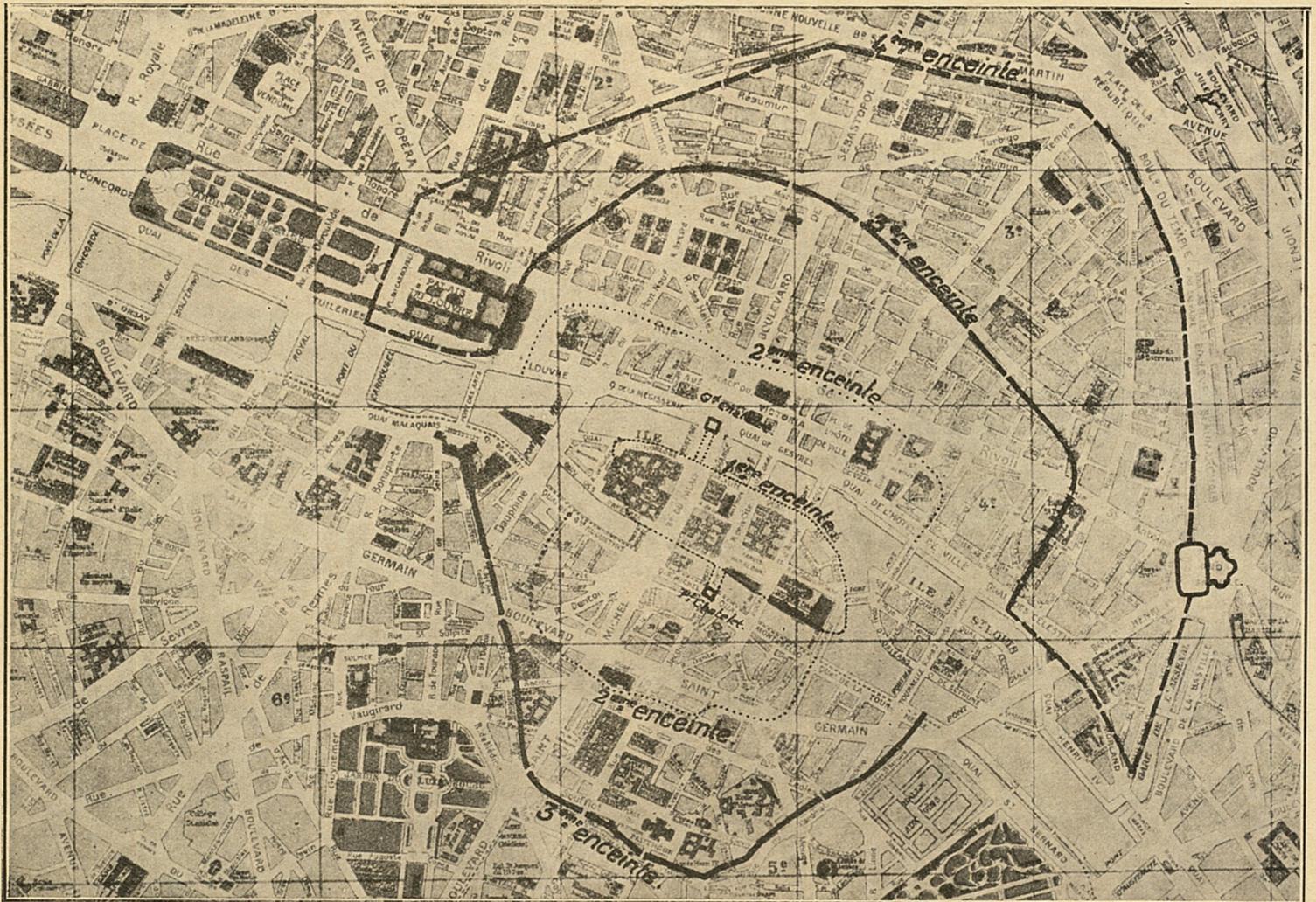
LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION (suite)	Pages	LA LYRE DE NOS POÈTES, poèmes, par Janicot.	Pages
La circulation à Paris aux différentes époques, par A. Roussel...	3	a) Sous un joug barbare. b) Roussillon	15
DANS LE CIRCUIT TOURISTIQUE DE LA S.T.C.R.P.		La Locomotion à travers les Ages, par Turgis	15
Le Palais Impérial de Malmaison. Le Château de Saint-Germain-en-Laye, par le Docteur Ch. Fiessinger	5	L'ORGANISATION DU TRAVAIL A LA S. T. C. R. P. La Direction générale de l'Exploitation et des Services techniques (suite)...	16
LES ETUDES TECHNIQUES. L'Atelier de réparations des Tramways d'Ivry-sur-Seine. Le Type d'un Atelier de grand lavage moderne.	7	LES CONSEILS DU DOCTEUR, par le Docteur Metzger	17
INSTRUISONS-NOUS UN PEU. Le Moteur à Explosion, par Humbert.	10	IDÉES ET PROPOS BURLESQUES. La Ballade des Autobus.	18
LE COURRIER DE LA T.S.F. Le Radio-Club des Transports... ..	11	LA PAGE DU RIRE. Retour à la Terre, par Ryg	19
LA PAGE DE LA FAMILLE. Vers le bonheur par les enfants. L'Education des enfants, par A. Bostsarron... ..	12	RÉTROSPECTIVE DE LA VOITURE... ..	20
VARIÉTÉS LITTÉRAIRES. Bibliographie littéraire et technique. La Revue des Livres... ..	14	LE COMMUNIQUÉ SPORTIF. L'A.S.T.	23
		CHEZ LES ANCIENS COMBATTANTS DES T.C.R.P. et à l'A.M.A.T... ..	24



A NOS LECTEURS ET AMIS

Nous vous informons qu'en raison des congés annuels, l'Echo de la S.T.C.R.P. ne paraîtra pas pendant les mois d'août et de septembre. Le 11^e numéro de notre Revue sortira donc le 1^{er} octobre prochain. Nous vous donnons rendez-vous à cette date et vous souhaitons de bonnes et heureuses vacances.

G. LECOMTE.



Les enceintes de Paris. — 1^{re} enceinte. Epoque Gallo-Romaine (1^{er} siècle). 2^e enceinte. Charles le Chauve (vers 840). 3^e enceinte. Philippe-Auguste (1180 à 1210). 4^e enceinte. Charles V (vers 1370).

LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION

La Circulation à Paris aux différentes époques

DANS un précédent article, nous avons indiqué les dispositions qu'il serait désirable de voir réaliser quant aux moyens de circulation d'une grande ville moderne ; nous avons signalé que, par suite des circonstances qui avaient accompagné les différents stades du développement de nos vieilles cités, on se trouvait de nos jours en présence d'une situation très éloignée de la situation idéale, précédemment schématisée.

Pour prendre un cas particulier, nous examinerons, dans un rapide historique, ce que fut la circulation à Paris, aux différentes époques.

En l'an 100 avant Jésus-Christ, Lutèce n'est qu'une toute petite bourgade comptant quelques maisons, de forme ronde, en bois et en terre, réparties dans l'île de la Cité.

Abandonnée et incendiée par les Gaulois à l'arrivée des Romains vers l'an 50 avant Jésus-Christ, elle est reconstruite sur le même emplacement par Jules César, qui l'entoure de murailles et en défend l'entrée par deux ouvrages, le Grand et le Petit Châtelet, constituant les têtes de deux ponts en bois, l'un au nord de l'île, à l'emplacement actuel du Pont-au-Change, et l'autre au sud, à l'emplacement actuel du Petit Pont.

La Cité s'étend sur environ 800 mètres de longueur et 200 mètres de largeur. Sa superficie est de 15 hectares.

Il est superflu de faire remarquer que les déplacements, à l'intérieur de la Cité, sont tellement courts que chacun peut vaquer à ses occupations en circulant à pied.

Les pistes de cette époque n'ont à assurer qu'un débit insignifiant de piétons ; aucune règle ne préside à leur tracé. Peut-être doit-on à l'occupation romaine quelques voies importantes, comme en faisaient construire les empereurs romains pour le déplacement de leurs légions, à travers leur vaste empire.

Il est probable que les deux ponts de bois, qui, à l'époque Gallo-Romaine, rattachent l'île à la terre ferme, correspondent chacun à une grande voie romaine, l'une en direction du boulevard Sébastopol actuel, l'autre en direction de la rue Saint-Jacques actuelle. Mais ces grandes voies Nord-Sud constituent plutôt une grande artère de transit destinée à assurer le déplacement des légions et de leurs convois et ne répondent pas à un besoin local.

En somme, les premières pistes sont tracées à l'échelle des besoins de l'époque.

Le Parisien d'aujourd'hui doit regretter qu'en un temps où le terrain devait être si bon marché, les occupants n'aient pas songé à réserver entre leurs groupes d'habitations, de larges espaces pour se donner au moins un peu d'air. Pour peu que leurs successeurs aient gardé par la suite ces bonnes traditions « d'urbanisme », nous aurions aujourd'hui, au centre de Paris, ces grands espaces qui nous manquent tant, et que nous ne pouvons ménager qu'au prix d'énormes sacrifices financiers.

Lutèce doit se prémunir contre les attaques venant de l'extérieur. Sa position privilégiée au bord d'un grand fleuve navigable doit exciter bien des convoitises ; la préoccupation de l'époque est de grouper les habitations dans un espace aussi restreint que possible pour réduire le développement des murs d'enceinte — et le service de garde — on ne réserve donc pour les sentes que la place juste nécessaire pour permettre aux rares piétons de se faufiler entre les habitations.

Les centres d'attraction ne sont pas tellement importants qu'il faille réserver de larges emplacements à une foule compacte se pressant à leurs abords !

Pendant toute la durée de l'occupation romaine, jusqu'en 360, Lutèce s'agrandit dans les limites de son enceinte ; les Romains construisent cependant, au dehors de cette enceinte, au sud, un grand Palais, les Thermes, dont on retrouve des vestiges en bordure du boulevard Saint-Michel, contre le Musée de Cluny, et des Arènes, dont on a retrouvé les traces rue Monge.

Après le démembrement de l'Empire Romain,

les Francs s'établissent en Gaule et font de Lutèce leur Capitale ; Clovis s'y installe, habite les Thermes et construit l'Abbaye de Sainte Geneviève.

Des peuplades, attirées par les commodités offertes par le grand fleuve calme, viennent se fixer sur ses rives, de part et d'autre de la grande voie Gallo-Romaine, nord-sud, mais dans le voisinage immédiat de l'île où ils peuvent, en cas d'alerte, trouver un refuge et une protection à l'abri de ses murailles ; la même préoccupation subsiste toujours du groupement compact.

Pendant cette première race des rois francs, aux VI^e, VII^e et VIII^e siècles, les faubourgs s'accroissent et deviennent plus considérables que la ville même ; la situation demeure stationnaire, au IX^e siècle, parce que Charlemagne et ses successeurs n'y séjournent pas et que la Cité est continuellement inquiétée par les Normands ; aussi les rois de la deuxième race se décident-ils à fermer de murailles les faubourgs de la Ville. On croit que cette deuxième enceinte existait vers 840 sous Charles le Chauve, à 200 mètres au nord du fleuve et à 400 mètres au sud, suivant un tracé qui serait jalonné, à peu près, par les points suivants : sur la rive droite, par la rue du Louvre, la rue de Rivoli, l'église Saint-Gervais ; sur la rive gauche, la rue des Grands-Augustins, la rue du Sommerard, la rue des Bernardins.

La superficie ainsi limitée est d'environ 70 hectares. La plus grande dimension ne dépasse pas 1.200 mètres.

On ne circule toujours qu'à pied.

Comment en aurait-il été autrement ?

Si, pendant toute l'époque gallo-romaine, les empereurs romains doivent entretenir avec soin les grandes chaussées militaires, cette sage précaution est à peu près abandonnée par les Francs.

Brunehaut, au début du VII^e siècle, reprend l'œuvre des Romains ; elle fait couvrir de larges dalles les routes et les rues des villes. Mais l'emploi de voitures particulières reste l'apanage des rois et des princes ; les routes n'assurent guère que des transports militaires ou de marchandises.

Charlemagne fait beaucoup pour le développement des communications mais son effort n'est pas continué par ses successeurs.

Ce n'est que sous la dynastie capétienne que les routes redeviennent praticables, aux abords des grandes villes.

Philippe-Auguste aide au développement de la locomotion et ordonne le pavage des rues de Paris.

L'histoire nous dit qu'un jour, le roi, appuyé à sa fenêtre pour regarder la Seine, est frappé de ce que les charrettes circulant dans les rues remuent si bien la boue et les ordures dont les dites rues sont pleines, qu'une puanteur s'en dégage qu'on peut à peine souffrir. Il mande le Prévôt et les Bourgeois de Paris et ordonne que les rues et les voies de la Cité soient pavées soigneusement de grès « gros et forts ».

La propreté des rues influe sur celle des habitants qui prennent quelques vagues idées de confort.

Le goût des tournois et des fêtes, les immenses réunions de la noblesse, les foires renommées donnent une activité nouvelle aux transactions commerciales.

C'est sous le règne de Philippe-Auguste, entre les années 1180 et 1210, que l'enceinte est reportée, à peu près à 800 mètres au nord du fleuve et à 800 mètres au sud, suivant un tracé sur lequel on a des renseignements précis :

Sur la rive droite, le mur d'enceinte part de la « Tour du Coin », à une dizaine de mètres en amont du Pont des Arts actuel, laissant en dehors la « Tour du Louvre » (le Louvre de Philippe-Auguste se réduit à un imposant donjon carré, dont l'emplacement correspond à peu près à l'angle sud-ouest de la cour actuelle dite cour François I^{er} ; le mur d'enceinte du Louvre est relié à l'est par un pont-levis à l'enceinte de la Ville).

Le tracé est ensuite jalonné par les emplacements actuels suivants : Bourse de Commerce ;

rue du Jour ; rue Etienne-Marcel (jusqu'à la rue Saint-Martin) ; L'angle des rues Rambuteau et des Archives ; rue des Francs-Bourgeois ; rue Muller ; rue du Fauconnier.

Sur la rive gauche, le mur d'enceinte part de la « Tour de Nesles » faisant face à la tour du Coin (une plaque apposée sur la façade de l'Institut rappelle l'emplacement de la Tour, que la légende rendit fameuse), et suit une ligne tracée à une trentaine de mètres en retrait des rues actuelles suivantes :

Rue Mazarine ; Rue Monsieur-le-Prince ; Rue Soufflot ; Rue des Fossés-Saint-Jacques ; Rue de l'Estrapade ; Rue Thouin ; Rue des Fossés Saint-Bernard ; et aboutit à 80 mètres en amont du pont actuel de la Tournelle.

Ces rues ont été vraisemblablement tracées sur l'emplacement des anciens fossés extérieurs de cette enceinte, au moment de sa démolition sous Louis XIV.

La plus grande dimension nord-sud mesure environ 2.000 mètres et la plus grande dimension est-ouest 1.700 mètres, la superficie intra-muros est de 252 hectares.

Les déplacements deviennent importants ; les « gens de qualité » se déplacent à cheval ; la mule est la monture des gens paisibles, abbés et magistrats. Les dames montent en croupe d'un cavalier.

Il faut croire que les bourgeois perdent rapidement l'habitude de circuler à pied, puisque le roi Philippe le Bel, voulant combattre ce qu'il croit être une paresse, promulgue, en 1294, une ordonnance stipulant que « nulle bourgeoise n'aurait char » et décrétant superflue la locomotion en voiture.

Paris s'étend surtout vers le nord et, vers l'an 1370, sous Charles V, une quatrième enceinte est établie sur la rive droite, suivant un tracé jalonné par les emplacements actuels suivants :

Quai des Tuileries ; Place du Carrousel ; Place du Théâtre-Français ; Place des Victoires ; Rue d'Aboukir ; Rue Sainte-Apolline ; Rue Meslay ; Boulevard du Temple ; Boulevard des Filles-du-Calvaire ; Boulevard Beaumarchais ; Boulevard Bourdon ; Boulevard Morland ; Quai des Célestins.

Il n'y a toujours que des ruelles très étroites ; nous en retrouvons des spécimens dans les quartiers du Vieux-Paris, dont certaines rues, malgré les reconstructions successives, ont gardé leur ancien tracé. Très peu de rues permettent le passage de voitures attelées. Les transports des marchandises se font en majeure partie à dos d'homme.

Une promenade à travers le quartier Saint-Merri, dans les rues de Venise et des Etuves, par exemple, donnera une idée de ce que pouvait être la circulation à cette époque ; elle permettra dans une certaine mesure de reconstituer le passé et laissera le souvenir du caractère pittoresque de cette époque.

Mais — et c'est une autre histoire — le visiteur sera pour le moins surpris de voir que des familles entières — et des enfants — habitent encore là.

Il pensera à ce que peuvent être les conditions de vie dans ces taudis où jamais ne pénètrent l'air ni la lumière, où la maladie trouve une proie facile, où la misère entretient les plus noires pensées.

Il ne pourra que souhaiter la désaffectation de ces îlots « insalubres » et l'exode vers des zones plus habitables, de leurs hôtes pour une plus saine joie de vivre.

Il souhaitera sûrement que ce soit même une préoccupation de premier plan pour les urbanistes et les pouvoirs publics.

Qu'on garde religieusement les vestiges évocateurs du passé, d'accord, mais à condition qu'on ne tolère pas qu'ils servent de cadre à d'aussi sombres tableaux du présent.

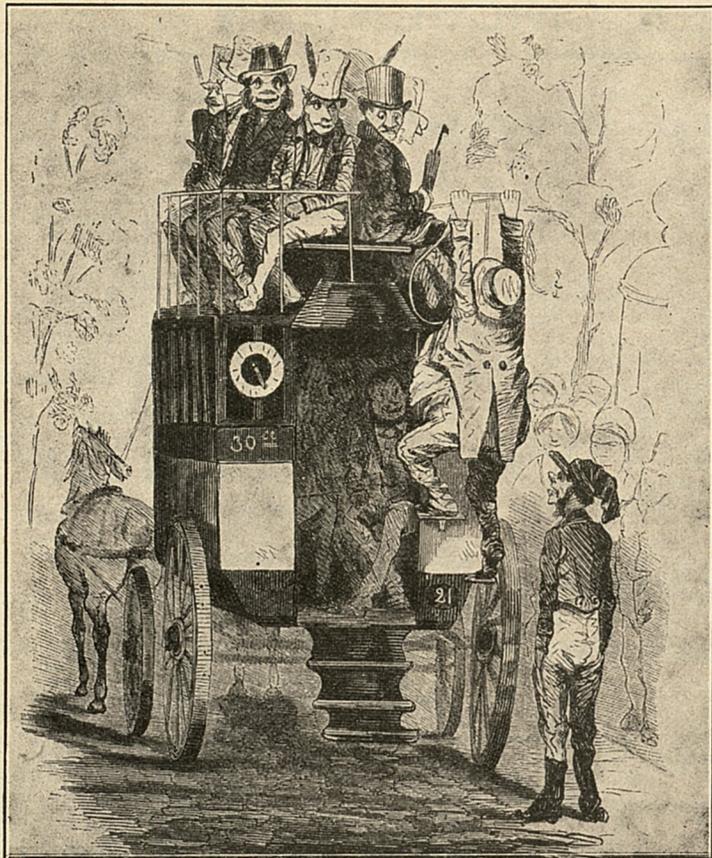
A. ROUSSEL

Ingénieur A.M.E.S.E.

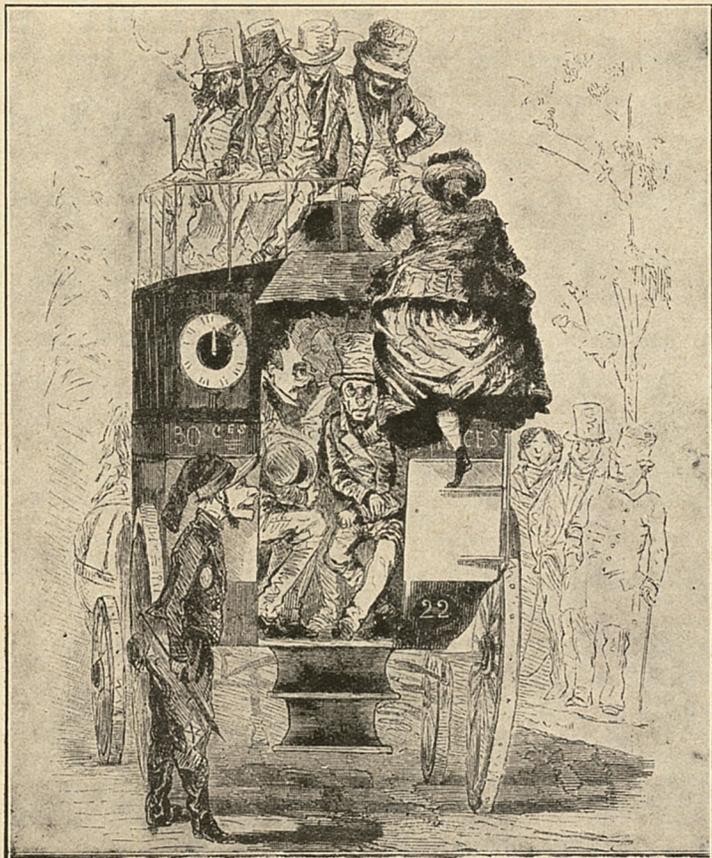
Attaché à la Direction générale

de l'Exploitation et des Services Techniques

VOYAGE EN L'AIR ENTRE LA MADELEINE ET LA BASTILLE (il y a cent ans)

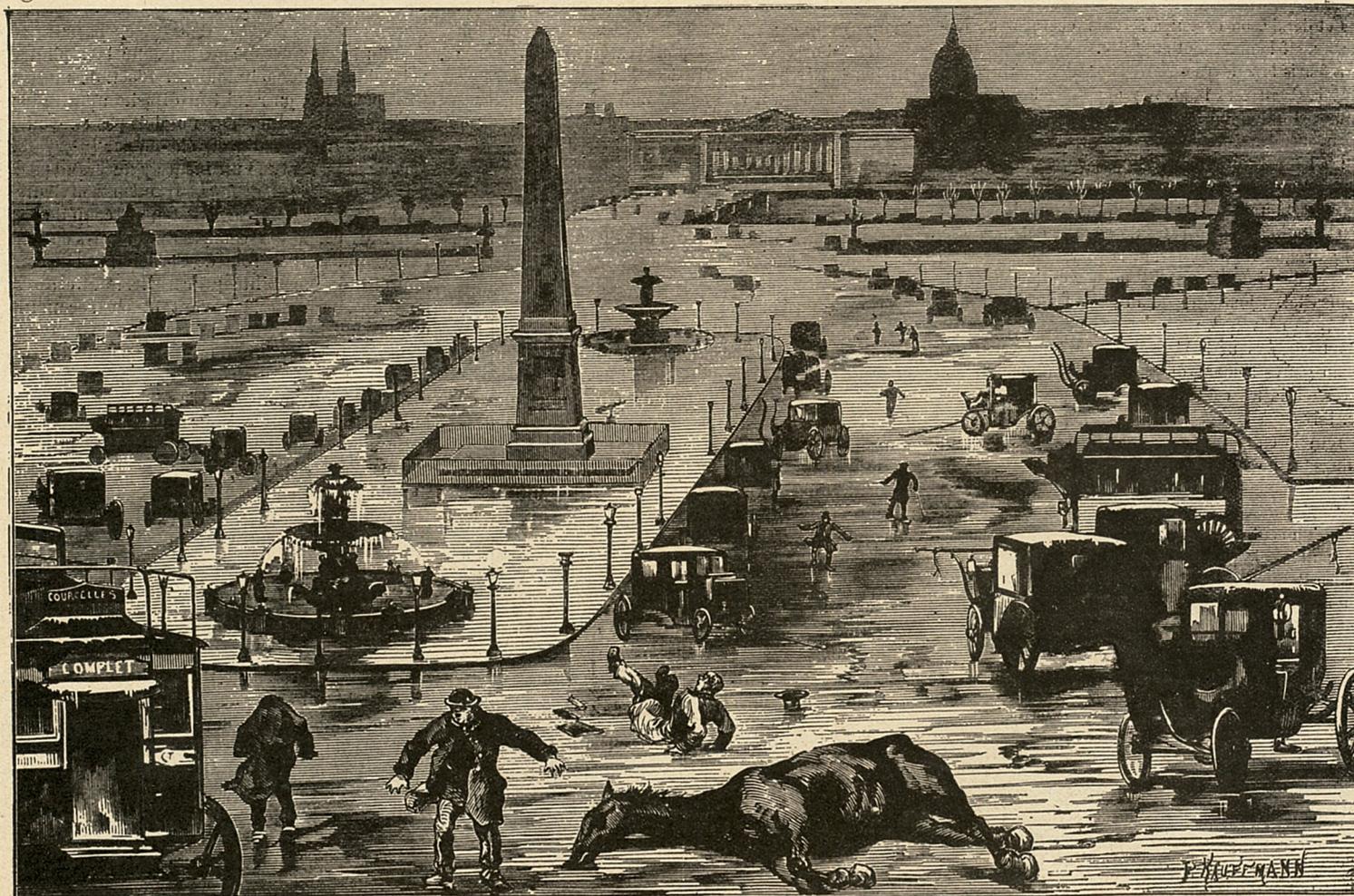


Il montera, il ne montera pas. — L'homme n'est pas beau dans cette position



Que faites-vous, Madame? entrez dans l'omnibus — Je veux être à côté de Gustave.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION. Une vieille et curieuse gravure à contempler pour vous rafraîchir pendant les chaleurs de juillet.



Le verglas à Paris. — Aspect de la place de la Concorde le 2 janvier 1875, à huit heures du matin. — (D'après nature, par M. Kauffmann.) (Collection Hartmann).

DANS LE CIRCUIT TOURISTIQUE DE LA S. T. C. R. P.

Le Palais Impérial de Malmaison et le Château de Saint-Germain-en-Laye

Après le bois et "le Château de Vincennes", dont Monsieur Gaston Petit nous entretint récemment de façon fort intéressante nous vous proposons comme excursion dominicale, agréable, peu coûteuse et d'un enseignement profitable, une visite au "Palais Impérial de Malmaison" et au "Château de Saint-Germain-en-Laye".

La Malmaison ! véritable empire de Madame Bonaparte, réalisation d'un beau rêve de femme aventureuse, séduisante et douloureuse, parc mélancolique, où flotte encore près du Saule, qu'elle fit planter au lendemain de Marengo, l'Echarpe de Joséphine ; allées parfumées, où, certains soirs, vient roder le fantôme de celui qui promena là sa déchéance et son désastre, quand les canons prussiens roulaient vers le Pecq et que montait dans l'air l'aigre son des cornemuses écossaises... Allez évoquer là-bas les grands souvenirs de la Maison Consulaire ! Saint-Germain-en-Laye : sa forêt, son château : royale et somptueuse demeure de François I^{er}, où a été installé le Musée des Antiquités Nationales.

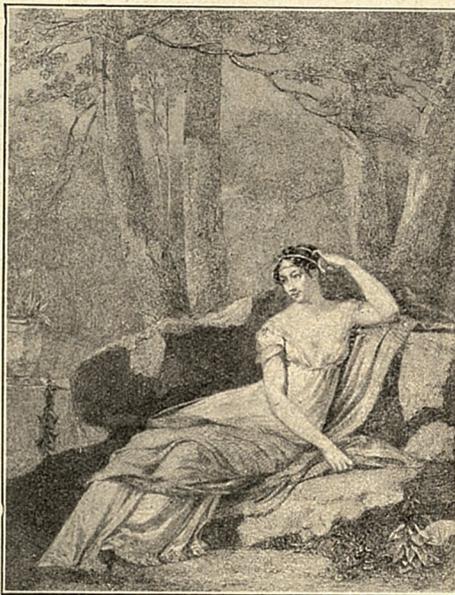
Nous empruntons au très bel ouvrage que Monsieur le docteur Fiessinger, membre correspondant de l'Académie de Médecine, a consacré aux "Villes Éducatrices", et que la Librairie Académique Perrin, notre voisine du 35, Quai des Grands-Augustins a édité, les pages, où l'auteur nous livre ses impressions sur "la Malmaison" et "Saint-Germain-en-Laye", « pensées, écrit Monsieur Émile Male qui préface le livre, telles qu'on pouvait en attendre d'un pénétrant observateur des tempéraments ».

LA MALMAISON

ATRISTÉE au souvenir de sa gloire, la Malmaison pleure son passé, dans son cadre de simplicité luxueuse que frôla l'ombre d'un génie, et où vécut la femme qu'il avait aimée. Les ameublements de l'époque sont restitués dans leur disposition primitive, mais un squelette de meuble s'y surajoute que l'impératrice Joséphine n'avait point prévu. A le voir, Napoléon lui-même eût témoigné quelque surprise s'il n'avait point connu, comme il a fait, l'ingratitude des hommes et médité sur les vicissitudes des empires. Cette carcasse de meuble, c'est le lit de camp où mourut Napoléon, à Sainte-Hélène.

Cette pauvre chose rigide et dénudée, c'est elle qui donne à la Malmaison son âme véritable, faite de tristesse poignante et d'amertume. Dans le Mémorial de Sainte-Hélène, le grand Empereur ne se plaint pas. Il sait que la destinée de chacun est de suivre sa nature et, quand elle est basse, de descendre plus bas. Il fit la fortune de ses maréchaux qui le trahirent au moment décisif, dans la proportion commune qui règle les défaillances des cœurs. Quand le malheur accable un homme qui gravit les hautes cimes, s'il lui reste un ami sur cent, il peut s'estimer heureux. Napoléon garda Drouot et quelques autres. Ce lui fut assez pour ne pas accabler de son mépris l'humanité tout entière.

Le lit de camp de Sainte-Hélène recueilli à la Malmaison apprend que tout bienfait, chez la majorité de ceux qui le reçoivent, soulève une impression de malaise, un besoin de révolte prochaine. La reconnaissance est un mot qui ne trouve sa signification que dans les âmes nobles. Les autres s'en assimilent la substance pour la transformer en aigreur sourde et, quand les circonstances le permettent, en hostilité ouverte. Napoléon fut un père pour ses maréchaux ; ils le récompensèrent de sa bonté comme sont récompensés les pères trop généreux : par de l'ingratitude.



Joséphine à la Malmaison, par Prud'hon.

C'est un fait de constatation journalière que l'amour filial se mesure surtout à l'égoïsme des parents. Plus ces derniers se montrent intransigeants et durs, moins ils pratiquent l'esprit de sacrifice à l'égard des leurs, plus les enfants gardent au cœur le souvenir ému et la tendresse. Emprisonné par ordre de son père tour à tour au fort de Ré, au château d'If, au château de Joux, au château de Dijon, au donjon de Vincennes, Mirabeau, à l'heure de la mort, demanda d'être enterré à Argenteuil, entre son aïeule et son père. Il est vrai que, riche d'une certaine élévation de sentiments, Mirabeau aurait pu formuler le vœu suprême suivant une volonté pareille même si son père, doué d'une nature moins sèche, eût laissé déborder l'effusion de son cœur. Des enfants, fussent-ils gâtés, con-

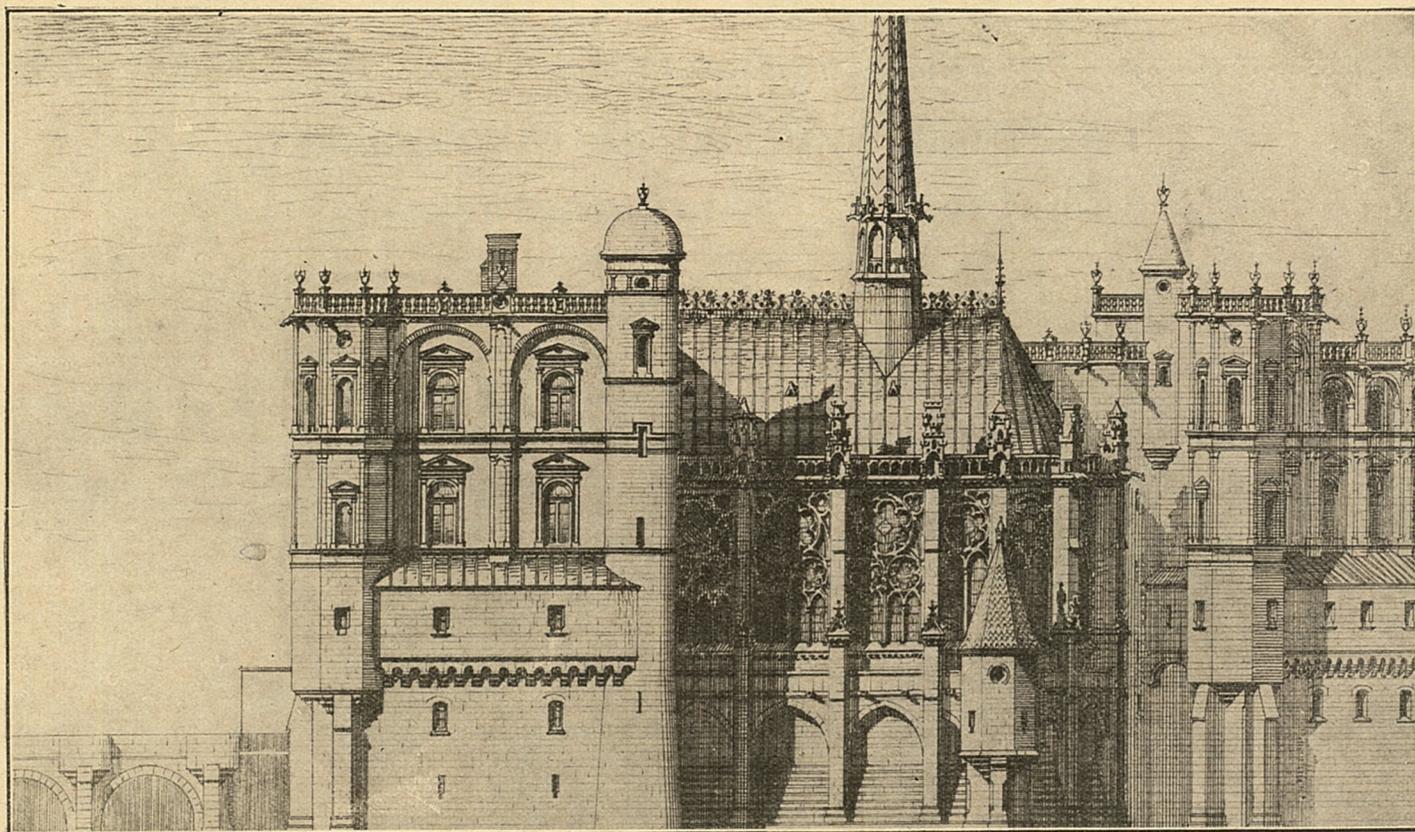
servent parfois pour la mémoire de leur père un culte de regret et d'affection inconsolable. L'ironie de la vie, pour l'ordinaire, veut qu'il en soit autrement. Ceux auxquels l'effort des parents a laborieusement frayé la voie, ceux-là oublient. Seuls, se souviennent ceux qui, embarqués brutalement, au moment du départ, ont agité leur mouchoir aux regards des parents demeurés sur la rive et dont la bonté égoïste se félicitait de voir partir au loin les fils qui les encombraient au logis. L'expérience de la vie enfonce trop souvent des déceptions de cet ordre dans les sensibilités saignantes des pères qui, en retour de leur sollicitude vigilante, ne recueillent que méchanceté et reproches ou indifférence, lassitude, oubli.

Plus qu'un autre, Napoléon a dû souffrir. S'il n'en laissa rien voir, son lit de camp de Sainte-Hélène parle pour lui. Dans le parc de la Malmaison, sa voix glisse à travers les soupirs des grands arbres. Elle dit : « Faites le bien, assurez l'avenir de ceux qui vous sont chers, réjouissez-vous de leur bonheur présent, mais dites-vous que cette allégresse limite votre seule récompense ». Les années viennent alors que ne sonne même point l'heure de l'exil. La vieillesse pour chacun devient l'équivalent d'une déportation lointaine. Nous avons parlé de Sainte-Périne. Il faut aller dans cette maison de retraite pour connaître la valeur du sentiment filial quand, ruinés par les enfants, les parents délaissés ne leur peuvent plus venir en aide.

La Malmaison lève le rideau sur les laideurs des grands. La maison de retraite révèle les laideurs des médiocres. Et médiocres ou grands se serrent fraternellement la main.

A de rares exceptions près, ils s'entendent pour broser dans des tons harmonieux de grisaille boueuse le tableau de la misère affective et de la vilénie humaine.

DE LA TERRASSE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE



La Chapelle Saint-Louis du château de Saint-Germain-en-Laye.

DE la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, la vue plonge sur un horizon de verdure bosselé de collines que la Seine traverse, nonchalante. Des toits rouges piquent la mer des feuillages, de rares vapeurs d'usine montent dans le lointain. Henri IV, qui habitait le château, devait aimer ce paysage ; les usines actuelles n'existaient pas ; il leur eût su gré de ne s'offrir qu'avec modestie et comme en s'excusant. Les paysages de France recouvrent la grâce de la mesure et de l'harmonie aussitôt que reparaît l'épanouissement de la vie végétale. La fumée des usines ne les embrume pas. Où s'élèvent les arbres, l'industrie se retire. Il y a là une sorte de respect pour la beauté du décor qu'il faut être de sensibilité boche pour ne pas observer. L'aisance, une quiétude sereine règnent dans cette campagne, où l'homme des villes, fatigué d'une journée de labeur, s'en vient le soir goûter le repos au milieu des grands arbres que peuple la gaieté des oiseaux.

Des environs de Paris, tous charmants, il n'en est pas d'où émane un attrait aussi enchanteur. Une propreté exquise, pas de papiers gras sur les pelouses, pas de vestiges de déjeuners sur l'herbe, pas de vulgarité boutiquière, pas de rires aigus de femmes, rien de la verve dépoitraillée des kermesses campagnardes. La joie est silencieuse, les promeneurs de la terrasse, immobiles devant l'horizon, semblent aspirer une atmosphère de tranquillité aimable et souriante ; ils contemplant les habitations éparses de la vallée et des coteaux, dont chacune est le fruit de

longues années d'économies et de travail. Le Parisien, aussitôt son bas de laine empli, ne songe qu'à la vider dans l'acquisition d'une maisonnette de campagne. Henri IV voulait la poule au pot ; son ambition est dépassée, et cela est fort bien ainsi. Il faut aujourd'hui la poule, la cuisine, le jardinet, et ce désir est réalisé par le grand nombre. Quels regrets seulement qu'aux yeux d'une minorité turbulente, ce fruit d'une vie de travail apparaisse à la façon d'un gain illicite dont il est urgent de frustrer le bénéficiaire ! Henri IV avait prévu l'aisance dans l'ordre, le repos après l'accomplissement du devoir. Le sens perçant qu'il avait des réalités en faisait l'adversaire des doctrines professées cent cinquante ans après sa mort. « Heureux ceux qui jouissent », ont clamé les philosophes du XVIII^e siècle. Il en est résulté chez les petits une fureur de goûter à la coupe promise et, quand leur part était plus réduite que celle des heureux de ce monde, une rage d'envie, une exaspération de bouleversement, une fièvre de révolutions qui, faute des clartés de l'expérience, bataillait dans la nuit et n'améliorait rien.

« A chacun selon ses œuvres et non pas à chacun selon ses appétits » ; de la terrasse de Saint-Germain, cette formule sociale étend sur la vue de la vallée la vérité de son application. Si un doute naissait sur la valeur de l'effort personnel, le curieux n'aurait qu'à rétrograder de quelques centaines de mètres et gravir les escaliers du Musée préhistorique installé au château. Les balbutiements des premiers

travaux de l'homme — armes, habitations canots — se perfectionnent d'époque en époque, l'aube de la décoration et du luxe éclaire les dessins des cavernes et les bijoux de l'âge de pierre. Comment se sont produits ces progrès lents, si ce n'est sous l'impulsion de chefs énergiques, vaillants, à l'esprit agile, qui parlaient peut-être, mais assurément ne visaient pas à l'éloquence et se contentaient d'imposer leur mérite par la vigueur et l'intelligence des actes. Ce rappel des tâtonnements où s'essaya pendant tant de siècles la volonté persévérante de nos ancêtres est une émotion salutaire et forte. Elle nous ouvre jour sur les faiblesses corrigées à force d'ingéniosité, l'affinement graduel du goût, la puissance accrue dans les moyens de protection, la gloire des combinaisons qui réussissent et des initiatives hardies.

Montrant les analogies de l'espèce humaine avec les anthropoïdes, la théorie de l'évolution incite à des rapprochements curieux ; d'où, à une heure que nous ignorons, a surgi, dans une enveloppe presque identique, cette mentalité toute différente ? Par quel prodige ces éclairs d'imagination créatrice et ces splendeurs de découvertes qui, pour l'instant où elles furent conçues, telles l'art d'allumer le feu ou de modeler un vase d'argile, égalent en facultés intellectuelles les conceptions géniales, et de cent mille ans postérieures, d'un Newton ou d'un Pasteur ?

Docteur Ch. FIESSINGER.

Membre correspondant
de l'Académie de médecine.

LES ÉTUDES TECHNIQUES

L'Atelier de Réparation des Tramways d'Ivry-sur-Seine

Le type d'un Atelier de "grand levage" moderne

La Société des Transports en Commun, dispose, 47, rue Barbès, à Ivry-sur-Seine, d'un grand atelier de réparation pour du matériel roulant : tramways.

Les opérations fondamentales : entrée des voitures, lavage, manutention des carrosseries, manutention des ensembles, descente des carrosseries, essai, livraison aux dépôts, sont faites

chaque jour aux mêmes heures, avec un souci constant de la régularité du travail de chaque section, de chaque équipe, de chaque agent. Cette régularité est automatiquement obtenue dans le détail si les opérations fondamentales sont faites régulièrement. On obtient ainsi, sous une autre forme, la chaîne si avantageusement employée dans l'industrie pour les travaux de fabrication en série.

Il est à noter qu'au cours des réparations et des montages, les pièces sont contrôlées entre chaque phase, ce qui réduit considérablement les incidents en fin de travail et donne une garantie presque absolue sur le bon fonctionnement des ensembles montés.

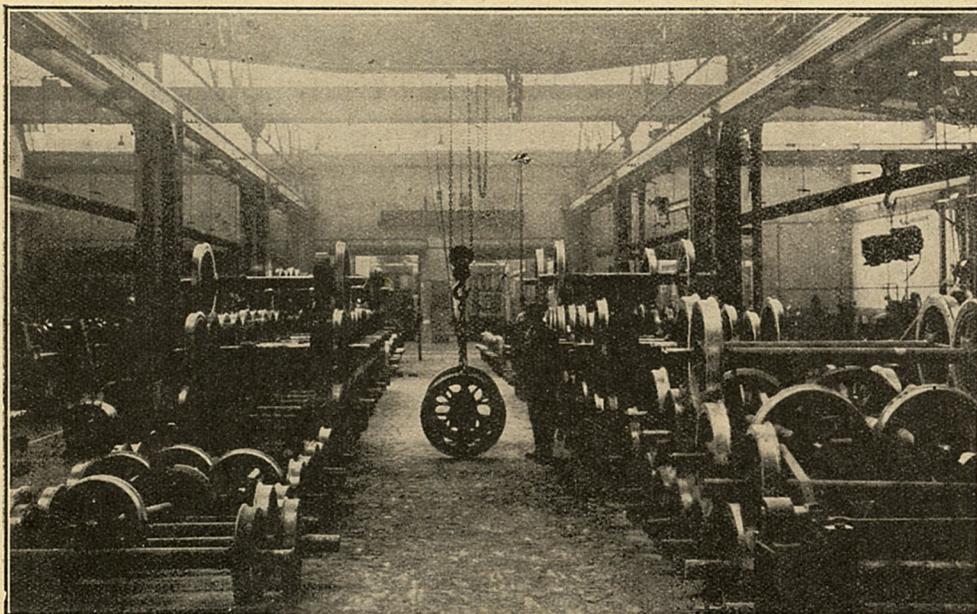
L'Exploitation reçoit ainsi un matériel contrôlé dans ses éléments constitutifs, essayé par ensemble ou groupes d'ensembles et ayant subi en dernier lieu, toutes les épreuves habituellement exigées d'un matériel neuf.

Afin de permettre aux Ateliers de réparer les pièces suivant les procédés les plus modernes, ceux-ci ont été dotés d'un outillage des plus perfectionnés.

Il convient de citer l'utilisation de tours électriques puissants pour essieux montés, de fours à embattre au gaz, de postes de soudure électrique, de fours à gaz, pour chauffage de rivets, de marteaux et riveurs pneumatiques, etc...

Le rôle du personnel d'Atelier étant spécialisé dans l'exécution du programme de l'A.G.L., il importe qu'il soit dégagé de toutes les servitudes annexes. Des services auxiliaires très réduits, dont le rôle consiste à faire mouvoir, à régulariser, à alimenter la chaîne de travail, ont été créés dans ce but.

a) Bureau de pointage. — Il contrôle les heures de présence du personnel, fait le décompte de



Atelier de mécanique et tournage de bandages. — On aperçoit les trois ponts roulants de 2 tonnes desservant l'Atelier.

Cet Etablissement compris dans les trois ateliers dits « de Grands Levages de Tramways : Championnet, Les Lilas et Ivry, a été réalisé en utilisant l'ancien atelier de réparation de la Compagnie Générale Parisienne de Tramways. D'une superficie de 13.500 mètres carrés et occupant 320 agents, aménagé d'une façon rationnelle, grâce à une large utilisation de moyens de levages et de manutentions puissants, et doté de tous les perfectionnements d'outillage modernes, il peut assurer l'entretien de 1.200 voitures.

Organisation de l'A.G.L., Ivry.

L'Atelier est divisé en 4 sections :

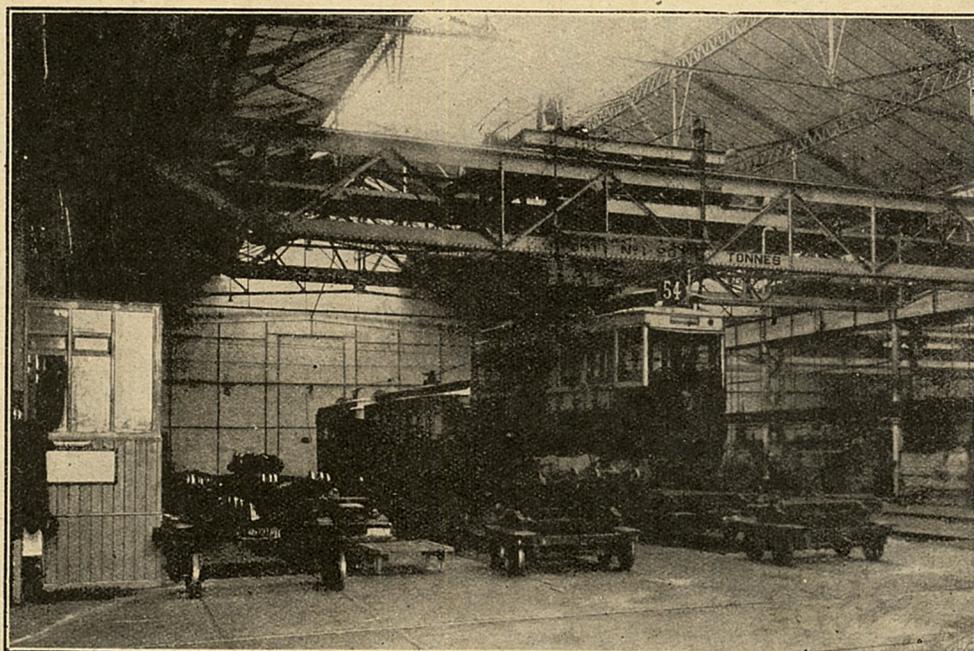
1° La section de réparation des trucks ou boggies, qui effectue le levage ;

2° La section de Peinture-Rhabillage pour la réparation des carrosseries ;

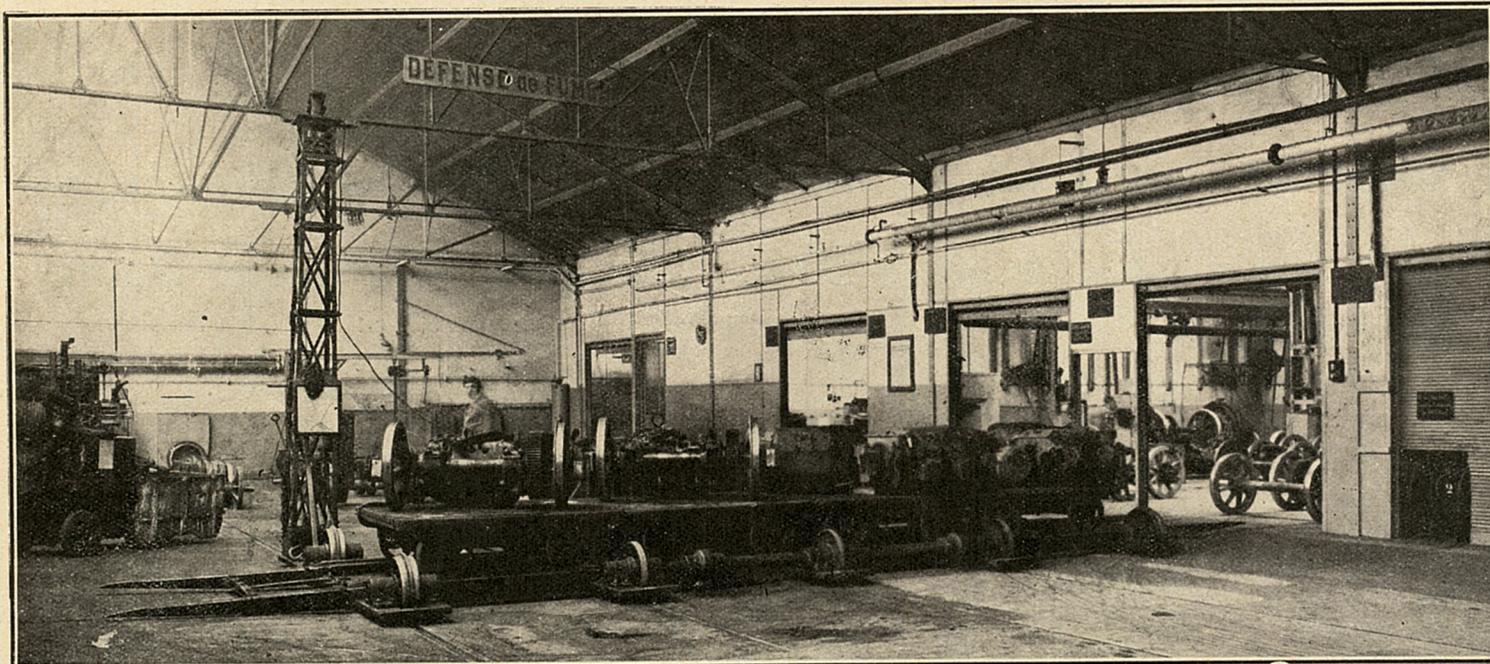
3° La section de Mécanique et d'Electricité qui opère la réparation des moteurs, compresseurs, contrôleurs, examine l'appareillage électrique et pneumatique, essieux, etc...

4° La section de mise au point qui règle les voitures, procède à leur essai, assure les petites retouches et livre celles-ci aux dépôts.

Tous les ateliers sont installés dans des locaux spacieux, très clairs, bien aérés ; le personnel dispose d'un cubage d'air considérable, les photographies que nous publions vous donneront d'ailleurs une idée de l'allure générale de ces ateliers.



Emplacement de la section des trucks. — Dans la première travée, on voit le pont roulant n° 1, de 20 tonnes, et 22 mètres de portée.



Un Hall. — On aperçoit à droite, découpé dans le rideau métallique, un extincteur à mousse de 100 litres.
Dans le fond, à gauche, un chariot transporteur élévateur à accumulateurs.

chaque agent, prépare et assure la paye. Il reçoit les réclamations, et les transmet au Siège Social. Il établit les feuilles de maladie, les feuilles d'accident, s'occupe des congés, affaires militaires, relations avec la Caisse de Retraites, embauchages, démissions, mutations, etc...

b) *Magasin Central.* — Il alimente la chaîne de travail en marchandises, ce qui représente chaque jour une manutention de l'ordre de

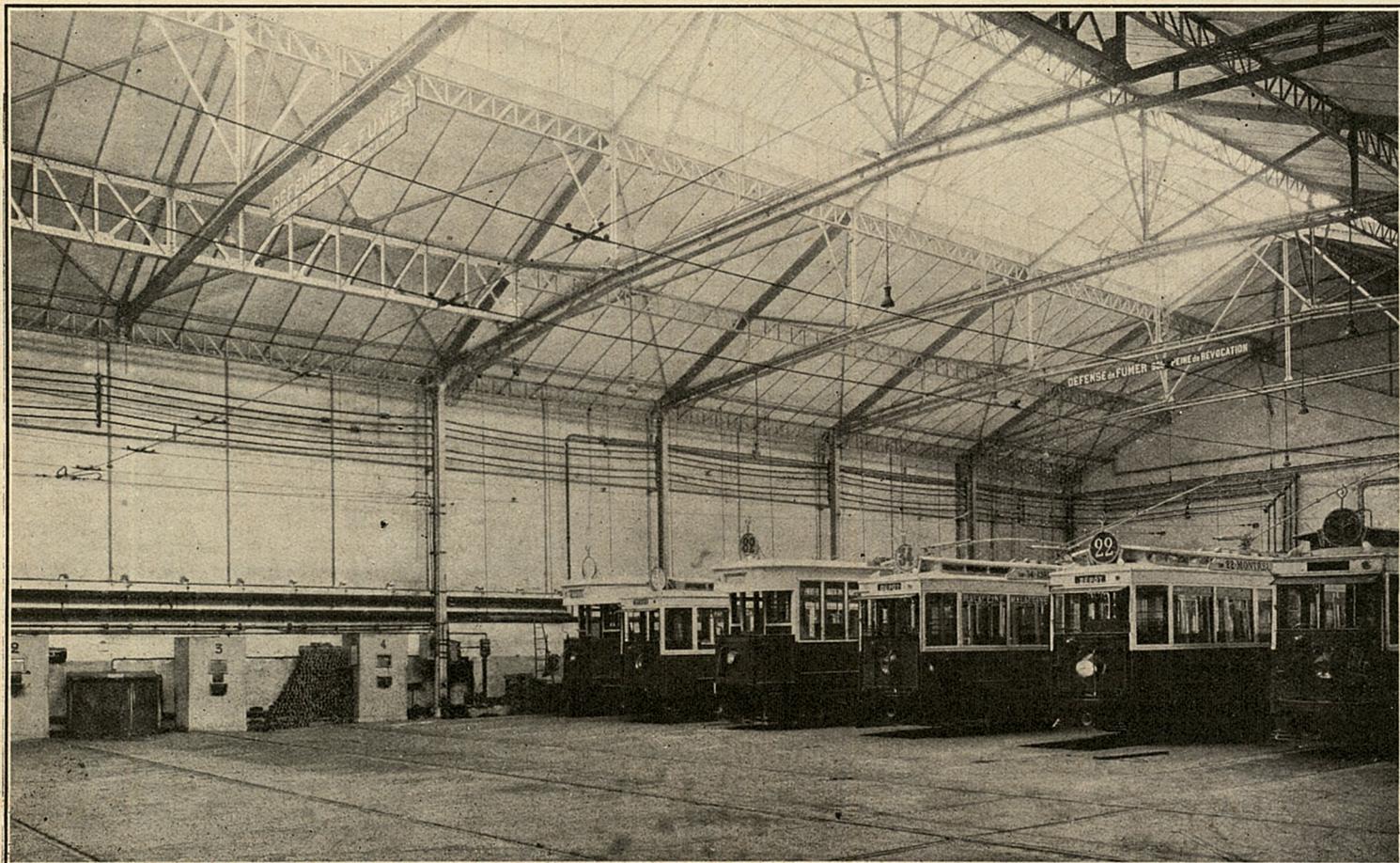
12 tonnes reçues ou distribuées. Son rôle est essentiel, il est difficile, car l'approvisionnement et le débit ne sont pas toujours réguliers.

Le double but du Magasin consiste à ne jamais manquer de matériel et à ne pas en avoir de trop pour ne pas avoir une immobilisation de capital excessive. C'est là un équilibre qui n'est pas toujours commode à obtenir; une liaison clairvoyante de l'Atelier et du Magasin est indispensable pour sa réalisation.

Gardiennage et manutention.

Un service ininterrompu de gardiennage fonctionne pendant le travail et en dehors des heures de travail. Son rôle essentiel réside dans la protection de l'A.G.L. contre l'incendie. Des mesures préventives et des moyens de combat puissants ont été prévus dans ce but.

Parallèlement à l'organisation méthodique de l'entretien, une organisation très poussée a été



La mise au point des voitures terminées. — Au fond, les guichets pour le paiement des salaires (2, 3, 4).



L'Atelier de réparation des moteurs électriques et de l'appareillage. — On voit, à droite, au premier plan, la plateforme d'électricité. Au milieu, les trois ponts roulants desservant cet atelier.

réalisée pour diminuer et tendre à supprimer la fatigue du personnel, à augmenter son confort. Tout a été étudié même dans les plus petits

détails pour réaliser ce but. En particulier, partout où une pièce lourde est à soulever, le personnel de l'A.G.L. a des ponts roulants

électriques ou des monte-charge à sa disposition.

L'Atelier de Mécanique et d'Electricité est desservi par 5 ponts de 2 tonnes, l'Atelier des Trucks, par 2 ponts de 20 tonnes et un de 2 tonnes.

Les manutentions entre Ateliers se font à heure fixe par deux transbordeurs de 20 tonnes et un chariot électrique de 2 tonnes.

L'utilisation de ce dernier, dont la mise en service est récente a apporté un très grand progrès dans les méthodes de manutention de l'A.G.L. et du Magasin.

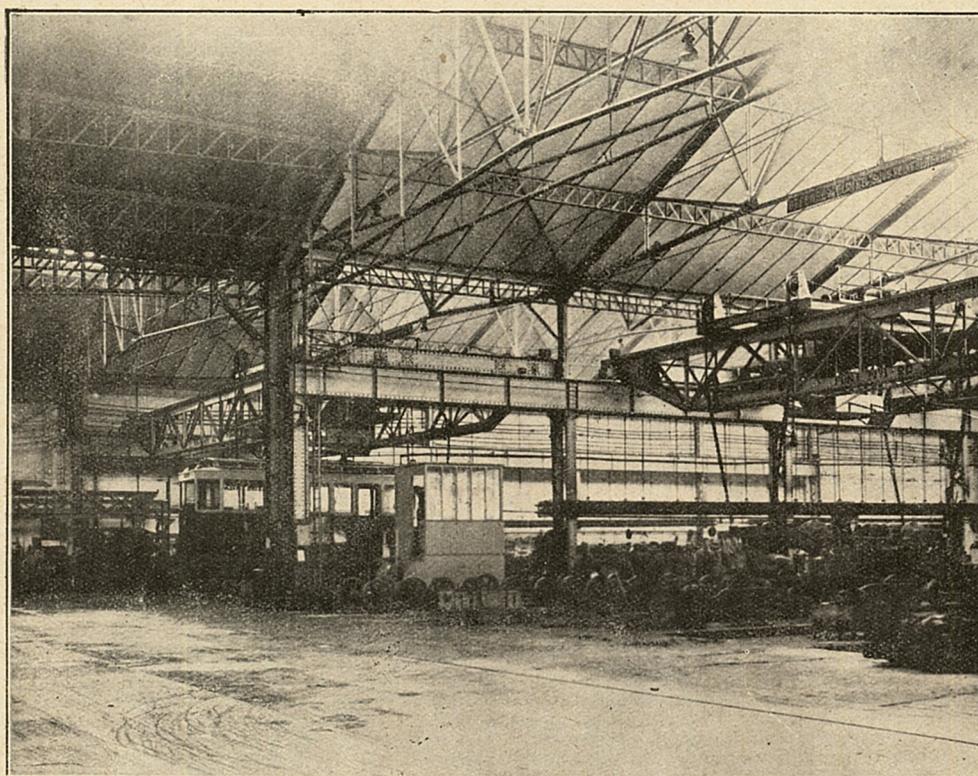
Ce chariot actionné par accumulateurs est d'un maniement rapide et facile. Il possède une plateforme très basse qui, électriquement se soulève. Monté sur bandages caoutchouc, il circule sur un réseau de pistes cimentées établi dans l'Atelier. Il suffit de prévoir dans l'atelier et aux magasins des plateformes en forme d'U renversé sur lesquelles on place le matériel pour réaliser une manutention complètement réservée au chariot et supprimant les manutentions à bras.

En ce qui concerne le confort du personnel, un éclairage bien étudié a été réalisé par les soins du Service Electrique, les ateliers et bureaux sont chauffés à la vapeur, basse pression, supprimant ainsi l'emploi de poêles ou braseros.

Un réfectoire avec réchauds à gaz est à la disposition du personnel. Un vestiaire avec lavabo est installé à l'entrée de l'A.G.L. Un garage à bicyclettes est à la disposition des amateurs de cyclisme. Il y a lieu enfin de noter que les agents de l'A.G.L. d'Ivry, ont pris l'habitude de travailler dans l'ordre et la propreté. Ils travaillent ainsi avec goût car ils sont pénétrés de cette vérité, que le travail effectué dans l'ordre et la propreté est plus vite et mieux fait.

Telle est dans les grandes lignes la physionomie de l'A.G.L. de Grands Levages d'Ivry, qui réalise le prototype d'un atelier de grand levage moderne et qui a été souvent admiré par les différents visiteurs tant français qu'étrangers.

Un Rhabilleur.



Emplacement de la section des trucks. — On aperçoit les deux ponts roulants de 20 tonnes et 22 mètres de portée. Au fond, portique de levage pour la réparation des boggies.

INSTRUISSONS-NOUS UN PEU...

Le Moteur à Explosion

I. — INTRODUCTION

LORSQUE l'esprit s'arrête quelques instants sur l'histoire de la Civilisation, il apparaît qu'une transformation radicale s'est opérée à l'aube du XIX^e siècle, à l'époque où les Sciences ont commencé leurs progrès étonnants qui ne se sont plus arrêtés depuis. Sous l'impulsion d'une pléiade de Savants illustres dont les noms sont connus de tous, l'Humanité civilisée est entrée dans une période nouvelle de son histoire, caractérisée par l'asservissement des forces naturelles à son propre bien-être. Inutilisées souvent, hostiles quelquefois, les forces naturelles sont devenues les alliées de l'homme.

Une telle transformation n'a pu être obtenue que grâce aux innombrables travaux exécutés par une lignée ininterrompue de savants et de chercheurs qui ont porté la connaissance des Lois naturelles, dont l'ensemble constitue la Science, à un degré tellement avancé qu'il en paraît presque stupéfiant.

Parallèlement au développement de la Science pure, les Applications pratiques ont progressé à pas de géant, bouleversant les conditions d'existence de l'homme et transformant la face de la Terre. Parmi toutes les améliorations réalisées, une de celles qui frappe le plus l'esprit, tant par suite de son importance propre, que par l'ampleur de sa réalisation, est sans contredit l'amélioration, nous devrions plutôt écrire la révolution, survenue dans les moyens de locomotion. Que de chemin parcouru en 130 années, des diligences de l'Empire aux actuelles locomotives et, plus près de nous, des omnibus à chevaux, dont cette Revue nous a souvent entretenus et qui ne sont pas encore disparus du souvenir de beaucoup de Parisiens, aux modernes autobus !

Et tout de suite notre pensée va aux mécanismes moteurs de ces modernes véhicules, à ceux qui leur donnent la vie, la machine à vapeur le moteur à explosion.

C'est de ce dernier que nous allons entretenir les lecteurs de cette Revue, en pensant qu'il pourra paraître intéressant à tous de connaître succinctement, la théorie, la description, les conditions de fonctionnement, de réglage et de mise au point d'une machine que beaucoup d'entre nous sont appelés journalièrement à étudier, à construire, à entretenir ou à conduire. Nous essayerons de rendre cette chronique aussi attrayante que possible, en évitant les développements par trop théoriques, mais en nous attachant cependant à étudier chaque question d'aussi près que possible avec tous les développements nécessaires à sa parfaite compréhension.

Nous débuterons tout d'abord par l'indication de quelques notions élémentaires de mécanique générale, qui permettront à tous ceux qui ne sont pas familiarisés avec cette Science, de se faire une idée exacte de certains termes plus particulièrement techniques que nous serons amenés à employer très fréquemment par la suite.

Ces expressions d'ailleurs (énergie, force, travail, puissance) sont fréquemment employées dans le langage usuel, mais pour beaucoup, elles cachent quelque chose d'assez vague et d'un peu mystérieux.

II. — NOTIONS ÉLÉMENTAIRES DE MÉCANIQUE GÉNÉRALE

Considérons un objet primitivement immobile qui passe de l'état de repos à celui de mouvement, et cherchons à analyser la nature du mouvement.

Nous observerons tout d'abord que l'objet examiné se déplace suivant une certaine ligne que nous appellerons la trajectoire. Nous dirons ensuite, qu'une certaine distance a été parcourue au bout d'un certain temps et que le mouvement

s'est produit sous l'influence d'une cause déterminée qui nous sera généralement connue.

Nous aurons été amenés ainsi à utiliser les trois grandeurs fondamentales de la mécanique : la longueur, le temps, la force.

Unités fondamentales.

Pour mesurer les longueurs, nous emploierons comme unité pratique le mètre et pour mesurer les temps nous utiliserons la seconde. Ces deux unités sont suffisamment connues de tous pour que nous n'ayons pas à les définir plus longuement.

L'idée de force est, en général, plus imprécise. Qu'est-ce qu'une force et comment la mesurer ? la cause qui produit ou qui modifie le mouvement uniforme d'un corps est une force. Pour la mesurer, nous la comparerons à une autre force dont nous connaissons les effets, en l'espèce à la pesanteur. Pratiquement, les forces s'expriment en kilogrammes.

On peut dire également que la force est la manifestation de l'Énergie qui est le nom général sous lequel les mécaniciens désignent tout ce qui dans la nature est une source de mouvement. Suivant l'aspect sous lequel elle se manifeste à nos sens, l'énergie prend le nom d'énergie lumineuse, chimique, calorifique, mécanique, etc...

Unités dérivées.

Revenons à notre mobile qui au bout d'un certain temps, que nous désignerons par t , a parcouru une distance que nous appellerons l , sous l'influence d'une force F .

On appelle Travail le produit $F \times l$ de la force par le chemin parcouru.

L'unité de travail est évidemment le produit des 2 unités de longueur et de force, on la désigne sous le nom de kilogrammètre.

On appelle Puissance le travail produit en une seconde. L'expression de puissance est couramment confondue par certaines personnes avec celle de force, alors que sa signification est, on le voit totalement différente. Un exemple simple illustrera la signification exacte de cette définition. Donnons à accomplir le même travail à un manœuvre robuste et à un enfant, par exemple, demandons-leur de décharger à l'aide d'une pelle 2 tombereaux de sable de contenance identique. Le travail de l'adulte sera terminé en 1 heure, alors que l'enfant mettra 3 heures. Ils auront accompli le même travail, mais l'ouvrier aura été beaucoup plus vite que l'enfant. On dit qu'il est plus puissant.

L'unité pratique de puissance n'est pas comme on pourrait le supposer le « kilogrammètre-seconde », mais le « Cheval-vapeur » qui correspond à 75 kilogrammètres à la seconde. Ainsi un homme qui lève un poids de 75 kilos à 1 mètre de hauteur en 1 seconde, développe une puissance de 1 cheval.

Définition de quelques termes d'usage courant.

Couple. — On appelle couple, le produit d'une force par le bras de levier sur lequel elle agit. Par exemple, un machiniste exerçant un effort de 40 kilos à l'extrémité d'un levier de frein de 0 m. 75 développe un couple de :

$$40 \times 0,75 = 30 \text{ mètres-kilogrammes.}$$

Inertie. — L'inertie est la propriété que possèdent tous les corps de la nature de conserver indéfiniment leur état de repos ou de mouvement si aucune force extérieure n'agit sur eux. Lorsque plusieurs pièces assemblées les unes aux autres sont animées de vitesses différentes (cas d'un vilebrequin avec ses 4 attelages), cha-

cune d'elle possède une certaine inertie qui influe sur l'ensemble à la façon d'une force. Si toutes les forces d'inertie ne s'équilibrent pas à chaque instant, il se produit un déséquilibre de l'ensemble qui entraîne des vibrations.

Rendement. — On appelle rendement d'une machine, le rapport du travail utile produit au travail-moteur dépensé. Le rendement est toujours inférieur à 1.

III. — GÉNÉRALITÉS SUR LES CARBURANTS

L'expression de moteur à explosion éveille chez la majorité des personnes l'idée de moteur à essence, nous devons à la vérité, de dire qu'elle s'applique tout aussi bien à son ancêtre, le moteur à gaz et, d'une façon plus générale, à tout moteur dans lequel l'énergie mécanique obtenue provient de l'énergie chimique contenue dans un corps déterminé (généralement gaz ou liquide).

Un très grand nombre de corps sont ainsi susceptibles d'être utilisés pour l'alimentation des moteurs à explosion. On les désigne sous le nom général de carburants.

Parmi les carburants gazeux, nous citerons :

a) Le gaz d'éclairage dit « Gaz de Ville » qui provient de la distillation de la houille grasse dans des cornues closes, chauffées à haute température.

b) Le gaz pauvre obtenu dans les gazogènes, par la combustion incomplète d'un certain nombre de combustibles moins chers que la houille à gaz et parmi lesquels nous citerons : la tourbe, la lignite, le charbon de bois, le bois, le coke.

Parmi les carburants liquides, nous citerons :

c) Le pétrole qui est une huile minérale naturelle appartenant à la série des corps composés de carbone et d'hydrogène. La production mondiale du pétrole est à l'heure actuelle formidable, elle atteint pour l'année 1929, 2 milliards 200 millions d'hectolitres. Les principaux gisements pétrolifères se trouvent situés aux États-Unis d'Amérique, au Venezuela, au Caucase, aux Indes Néerlandaises, en Roumanie.

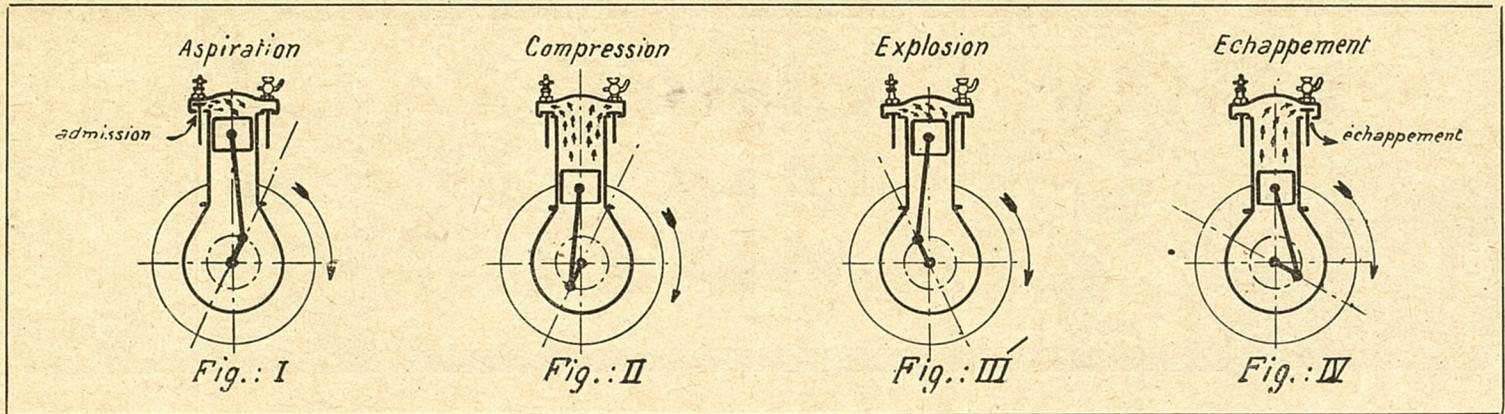
d) L'essence de pétrole qui s'obtient d'une part par la distillation du pétrole brut et, d'autre part, par la décomposition chimique des molécules du pétrole brut, opération désignée sous le nom de cracking. Cette dernière opération permet d'obtenir 30 % d'essence du pétrole brut, alors que la simple distillation n'en donne guère plus de 10 %. Des perfectionnements récents du procédé de cracking donnent l'espoir de porter cette proportion jusqu'à 60 %.

e) L'alcool qui s'extrait de la distillation d'un certain nombre de substances d'origine végétale, fruits, graines, racines. On l'emploie sous la forme dénaturée, c'est-à-dire impropre à la consommation, par des mélanges appropriés avec certains produits tels que le méthylène, le benzol.

f) Le benzol qui est un sous-produit des usines à gaz et des fours à coke.

IV. — GÉNÉRALITÉS SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Le premier moteur à explosion exploité industriellement a été construit en 1860, par l'ingénieur français Lenoir et était alimenté au gaz de ville. Il rappelait sur de nombreux points la machine à vapeur du type horizontal, alors en plein développement. Le mélange air-gaz était introduit dans un cylindre dans lequel pouvait se mouvoir un piston, relié à une crosse supportant l'extrémité de la bielle articulée à l'arbre de couche. La distribution était assurée par des excentriques commandant des tiroirs qui admet-



taient dans le cylindre le mélange tonnant et déchargeaient les gaz brûlés à l'atmosphère. L'allumage était assuré par une étincelle électrique.

Nous observerons tout de suite que la plus grande partie de ces organes se retrouve dans le moteur à essence. Celui-ci n'est venu qu'un certain nombre d'années après le moteur à gaz, mais son poids très faible, en comparaison de la grande puissance qu'il lui est possible de développer, ainsi que sa facilité d'adaptation aux locomotions automobile et aérienne ont entraîné un tel développement de ce type de moteur, que le plus grand nombre des moteurs à explosion actuellement construits sont effectivement des moteurs à essence.

Dans ce type de moteur, le mélange tonnant est constitué par de l'essence vaporisée dans 17 à 18 fois son poids d'air. Ce mélange est introduit dans les cylindres du moteur, là, il est allumé et brûle très rapidement. L'essence et l'air se décomposent en un certain nombre de gaz qui sont portés à haute température par la combustion. Leur pression augmente ainsi très fortement et ils agissent sur les pistons en leur imprimant un mouvement rectiligne, celui-ci est transformé en mouvement circulaire au moyen des bielles et du vilebrequin.

Examinons maintenant comment se trouve réalisée dans la pratique, la succession de ces

opérations dans un moteur du type courant à 4 temps.

V. — LE CYCLE A 4 TEMPS

Le cycle du moteur d'automobile est un cycle à 4 temps qui a été inventé et étudié en 1862, par l'Ingénieur français Beau de Rochas. La première application pratique est due à Otto, Ingénieur allemand qui breveta en 1876 et exposa en 1878, à l'Exposition universelle de Paris, le premier moteur à 4 temps du type actuellement en usage. Comme le moteur Lenoir, ce moteur était alimenté au gaz de ville.

Le cycle à 4 temps est ainsi désigné parce qu'il nécessite 4 courses du piston, soit 2 tours du vilebrequin pour son achèvement complet. Il comprend en conséquence, les 4 opérations suivantes :

- 1° Admission des gaz dans le cylindre (1^{er} mouvement d'aller) ;
- 2° Compression (1^{er} mouvement de retour) ;
- 3° Combustion (allumage, explosion, détente (2^e mouvement d'aller) ;
- 4° Echappement (2^e mouvement de retour).

Les figures ci-dessus sont relatives aux différents « temps » du moteur.

La figure 1 est relative à l'admission, le piston se déplace du point mort haut, au point mort bas, la soupape d'admission est levée, le mélange

gazeux venant du carburateur pénètre dans le cylindre par suite de la dépression résultant du mouvement du piston.

Pendant la course de compression (fig. 2), le piston se dirige du point mort bas au point mort haut, les 2 soupapes : admission et échappement, sont fermées ; le mélange aspiré à la course précédente se trouve comprimé entre le piston et les parois du cylindre dans un espace clos désigné sous le nom de chambre de compression.

La compression terminée ou sur le point de l'être (fig. 3), l'allumage se produit, les soupapes d'admission et d'échappement sont encore fermées ; la combustion se propage dans la masse gazeuse pendant que le piston se dirige du point mort haut au point mort bas, ensuite les gaz brûlés se détendent. C'est la course motrice du piston qui, on l'observera, est unique.

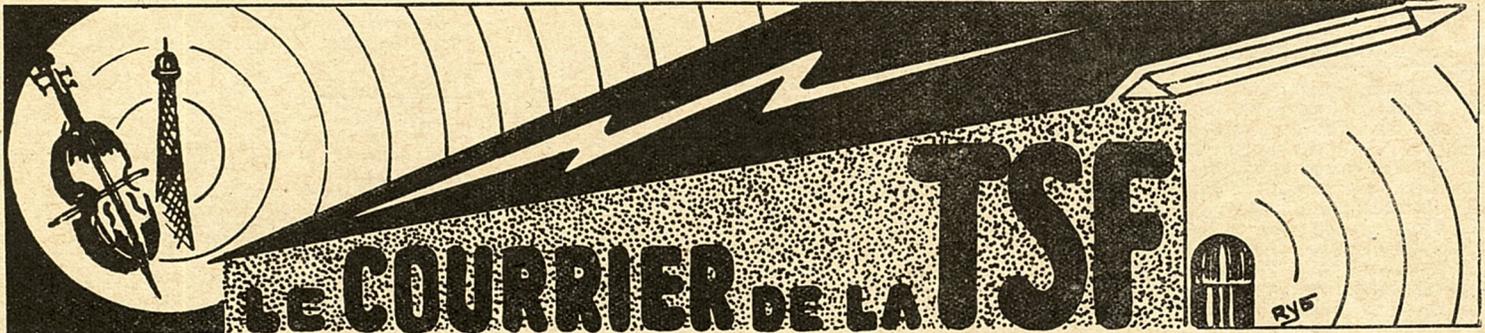
Pendant la 4^e course (fig. 4), le piston se dirige du point mort bas au point mort haut, la soupape d'admission est fermée et celle d'échappement est ouverte ; les gaz brûlés sont expulsés du cylindre.

Ensuite se produit une nouvelle aspiration et le cycle recommence.

(à suivre).

HUMBERT,

Ingénieur-Dessinateur au S. E. T. C. E.



LE RADIO-CLUB DES TRANSPORTS (Section T. C. R. P.)

Le Radio-Club des Transports (Section T.C.R.P.) est entré le mois dernier dans une phase des plus intéressantes. Le siège provisoire établi 44, boulevard Henri-IV, a été transféré définitivement à l'Atelier Central, 120, rue du Mont-Cenis, où nous avons dès maintenant à notre disposition une salle de conférences (réfectoire de l'atelier central), ainsi qu'une installation judicieuse, nous permettant de conserver sous clef un important matériel et toute la documentation qu'il nous sera possible de réunir.

La première réunion rue du Mont-Cenis eût lieu le vendredi 6 juin, devant un auditoire composé d'une quarantaine de membres titulaires.

M. ZARKA, président du Radio-Club esquisa en quelques mots la situation actuelle du R. C. et parla en particulier, de l'utilisation du nouveau siège dont la répartition des séances est désormais ainsi fixée :

- a) Tous les mardis, de 21 heures à 23 heures : Permanence ;
- b) Une fois tous les quinze jours (un mardi

sur deux), il sera prévu une conférence. Le programme de ces conférences sera établi au début de chaque saison, pour permettre aux membres de retenir les soirées qui les intéresseront.

M. ZARKA passe ensuite la parole à M. Maurice HERMITTE aux fins de faire une causerie sur les différents modes d'alimentation des récepteurs.

M. Maurice HERMITTE, dans un substantiel raccourci, passe en revue les différents systèmes d'alimentation et critique les résultats obtenus. De cette analyse, on peut retenir ce qui suit :

- a) Proscrire à tout prix les piles, sauf dans le cas de polarisation de grilles où les piles sèches peuvent rendre encore des services ;
- b) L'accumulateur est un excellent système d'alimentation, mais qui demande un entretien attentif surtout en ce qui concerne les accus de haute tension ;
- c) L'alimentation sur secteur doit être la solution maintenant universellement adoptée. Pour la France la meilleure formule est d'utiliser, pour la basse ten-

sion, un redresseur sec et pour la haute tension une valve. Le filtrage s'effectue suivant la méthode habituelle. Certains redresseurs secs étrangers sont maintenant au point pour la H. T.

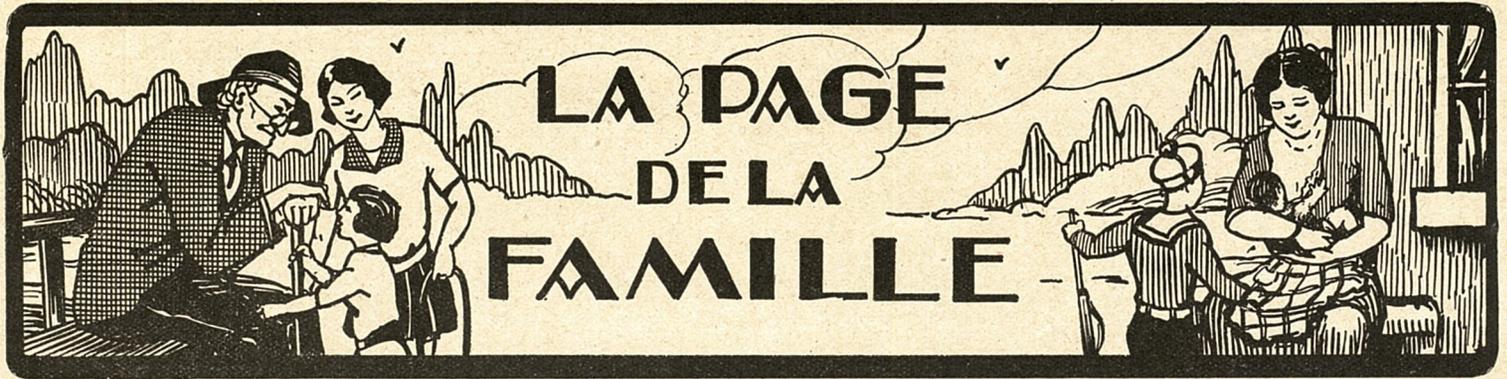
d) Les lampes à chauffage indirect qui utilisent un courant alternatif brut pour le chauffage des filaments sont en grand progrès. Dans très peu de temps il est à présumer que l'on pourra s'en servir au même titre que les lampes ordinaires de bonnes marques.

Après quelques échanges de vues entre l'auditoire et le conférencier, M. ZARKA, parle d'une publication mensuelle destinée aux membres du Radio-Club des Transports, et fait connaître aux auditeurs présents les conditions dans lesquelles cette revue sera publiée.

La séance est levée à 23 heures.

Pour le bureau, le Président :

C. ZARKA.
(Dépôt Bastille.)



VERS LE BONHEUR PAR LES ENFANTS (suite)

L'éducation

L'enfant instruit et l'enfant bien élevé.

L'INSTRUCTION des enfants est pour les parents une préoccupation plus grande que leur éducation. On croit généralement qu'un enfant instruit sera sans aucun doute un bon ouvrier et un honnête homme.

C'est une erreur qui a des conséquences graves.

Il y a de très braves gens qui sont tout à fait ignorants et de parfaits coquins qui ont une instruction étendue.

L'instruction sans l'éducation est très dangereuse.

Or, on donne plus facilement l'instruction qu'on ne fait une éducation ; on trouve plus d'enfants instruits que d'enfants bien élevés.

Cela tient de ce que les parents se déchargent trop sur l'école d'un devoir qu'ils devraient remplir eux-mêmes, pour la plus grande part.

L'école peut faire beaucoup, mais elle ne peut pas tout faire. C'est vous, parents, qui devez faire l'éducation de vos enfants et l'école complètera votre action si c'est nécessaire.

C'est l'école qui fera l'instruction de vos enfants et votre rôle sera de compléter son action après que vous vous serez rendu compte, chaque jour, de ce qu'elle ne fait pas.

Il faut savoir aimer les enfants.

Les petits enfants sont jolis, agréables à regarder, ils ont des gestes curieux, des sourires affectueux, des idées amusantes. Ils sont aimables, mais il y a manière de les aimer.

Il y a des personnes qui croient les aimer, qui cherchent à les amuser et qui les ennuient ou leur font du mal.

Il faut « amuser » les enfants, mais il ne faut pas « s'en amuser ». Si l'enfant crie, pleure, boude, quand vous croyez l'amuser, c'est qu'il aimerait mieux que vous le laissiez tranquille.

L'enfant n'aime pas qu'on lui donne des baisers. Cela l'ennuie ou le laisse indifférent quand ce sont des baisers de personnes près desquelles il n'est pas naturellement attiré.

Ne laissez pas embrasser votre enfant par les voisins ou d'autres enfants. Cela peut être dangereux ; le baiser peut contribuer à la transmission de maladies contagieuses et d'autres maladies graves, dont on ne soupçonne pas l'origine.

Les sottises questions

Une personne qui aime beaucoup votre enfant, mais qui l'aime mal, le caresse, s'extasie devant sa grâce et lui demande : « Qui aimes-tu le mieux ? Ton papa ou ta maman ? »

Que peut répondre l'enfant à une aussi sottise question ?

Il ne répond rien et on insiste, ou il répond qu'il les aime autant l'un que l'autre, et alors qu'a-t-on appris ? Ou bien il marque une préférence et il y a de la peine pour tout le monde.

Ne laissez pas ainsi poser à votre enfant des questions qui ne peuvent que fausser son jugement.

Ne laissez pas l'esprit et le cœur de votre enfant être des jouets pour les personnes bien intentionnées peut-être, mais maladroites.

La douceur.

Il arrive parfois que l'enfant se heurte à un meuble, se fait mal, tombe. « Bats-la cette méchante chaise ! » lui dit-on. Et l'enfant se venge en frappant de toutes ses forces. On l'excite de même contre le chien, contre le chat, et on rit de ses colères.

C'est déjà grave de développer ainsi en lui l'idée de la vengeance et de la brutalité, mais c'est bien plus grave encore quand cette vengeance ridicule s'exerce contre une personne. « Oh ! le méchant papa, dit la mère ; donne-lui un coup de pied ». Et le père reçoit en riant les coups de pied de l'enfant. Il ne rira plus quand, devenu grand, l'enfant lui manquera de respect parce qu'il y aura été encouragé lorsqu'il était petit !

Ne développez pas en votre enfant des instincts méchants. Apprenez-lui, au contraire, qu'il ne faut pas se mettre en colère contre les choses, que c'est mal de faire souffrir les animaux.

Faites en sorte, qu'il ne lui vienne jamais à l'idée de frapper, même pour s'amuser, une grande personne ou un autre enfant.

Les caprices.

On voit des enfants pleurer, crier, frapper du pied, se mettre en colère, jusqu'à ce qu'ils aient obtenu une chose que leur père ou leur mère leur refusent. Ils obtiennent ainsi, par la violence, en lassant la volonté de leurs parents, tout ce qu'ils désirent. Et ayant réussi une fois, ils sont prêts à employer le même moyen à la première occasion.

Ne vous laissez pas vaincre ainsi : quand vous avez refusé justement de satisfaire un caprice, laissez l'enfant crier tant qu'il voudra ; n'excitez pas sa colère par des moqueries, mais ne cédez pas ; restez calmes, soyez patients. Après deux ou trois expériences, l'enfant, sachant qu'il n'y a rien à faire contre votre décision, s'y soumettra sans révolte.

N'accordez jamais ce que vous avez refusé ! Et surtout soyez d'accord pour refuser ; si la mère accorde ce que le père refuse, ou inversement, vous ruinez votre autorité à tous deux. La mère sera toujours vaincue par sa faiblesse, le père, par l'union de l'enfant avec sa mère.

Et ce qui augmente la gravité de ce désaccord, c'est qu'il peut se prolonger entre les parents et donner lieu à des scènes d'autant plus regrettables que l'enfant en est le témoin victorieux.

Évitez les promesses.

Il n'est pas bon de faire des promesses à l'enfant pour obtenir de lui qu'il obéisse, pour qu'il prenne un remède désagréable, pour qu'il travaille, etc... L'enfant doit faire ce que vous lui demandez, uniquement parce que vous agissez dans son intérêt. Il ne faut pas lui donner l'habitude de se faire payer d'une manière ou d'une autre pour le bien que vous lui faites.

Mais si dans un cas particulier, quand il est gravement malade par exemple, alors qu'il n'a plus en lui-même la force de vous obéir, vous lui faites une promesse, il faut la tenir scrupuleusement.

Même en d'autres cas, quand vous promettez à tort, il faut donner ce que vous avez promis.

Votre enfant saura dès ses premières années, qu'il faut tenir sa parole. Et vous exigerez de lui qu'il tienne ses promesses comme vous tiendrez les vôtres.

Résultat des gronderies continuelles.

Il y a des parents, et surtout des mères qui, du matin au soir, crient après leurs enfants. Les enfants s'y habituent et ne font plus aucune attention à ces reproches ou à ces recommandations continuelles. Ainsi ils deviennent désobéissants, volontaires, mal élevés, parce que leurs parents ne réfléchissent pas et parce qu'ils manquent de volonté ou de patience, ce qui est souvent la même chose.

Habituez-vous à ne faire à vos enfants que les observations qui sont vraiment nécessaires. Ne les faites pas sur un ton grondeur ou colère ; vous verrez que si vous parlez doucement, et bien à propos, vous aurez beaucoup plus d'autorité, vous ne serez pas constamment de mauvaise humeur, vos enfants vous écouteront mieux et vous donneront beaucoup moins de peine.

Mais soyez patients et ne croyez pas que vous obtiendrez des résultats dès le premier jour où vous adopterez la manière douce.

Bonne humeur.

La bonne humeur est une qualité bien agréable à rencontrer chez les grandes personnes. Il faut tâcher de la faire acquérir de bonne heure par l'enfant.

Essayez donc d'habituer votre enfant à « prendre les choses du bon côté » comme on dit. Il en sera plus heureux toute sa vie ; il réussira mieux dans tout ce qu'il fera, car la bonne humeur nous attire la sympathie et fait qu'on nous aide volontiers.

La mauvaise humeur, au contraire, rend un travail plus pénible encore, et éloigne de nous ceux qui seraient disposés à nous venir en aide.

Réfléchir avant de corriger.

Beaucoup de parents sont bien embarrassés, quand il faut, comme on dit, « corriger les enfants ».

Ils sont embarrassés parce qu'ils ne prennent pas le temps ou la peine de réfléchir.

Si votre enfant est malade, vous vous demandez aussitôt avec inquiétude ce qu'il faut faire et, dans l'ignorance où vous vous trouvez, vous allez chercher un médecin.

Si votre enfant se conduit mal — c'est une forme de maladie, — il faut agir de même : réfléchissez, et si vous restez embarrassés, demandez conseil aux personnes qui, par leur fonction, sont capables de vous tirer d'embarras.

Manières de punir.

La manière de punir ne peut pas être la même pour n'importe quel enfant.

Il y a des enfants qu'un blâme donné doucement, avec des paroles affectueuses, punit plus efficacement qu'une correction violente.

Une bonne parole prononcée quand il n'est pas encore trop tard, fait plus que les coups pour éviter le retour d'une faute. Mais il ne faut pas vous attendre à ce que cette bonne parole opère immédiatement et pour toujours.

Il y a aussi des enfants qui sont peu sensibles aux bonnes paroles ; il faut chercher patiemment pour trouver le moyen par lequel on peut les toucher et les rendre plus sensibles et meilleurs.

Les parents distraits.

Il y a aussi des parents trop distraits. « Reste tranquille ! » dit le père en lisant son journal, ou la mère en cousant, à côté de l'enfant bruyant. Et ils répètent, comme dans un rêve, toutes les minutes : « Reste donc tranquille » sans que l'enfant apporte la moindre attention à cette recommandation.

Et au bout d'un instant, les parents, trop tolérants parce qu'ils étaient distraits, donnent à l'enfant une correction trop forte parce qu'ils ont trop attendu pour intervenir doucement, mais efficacement.

Les coups.

Ne frappez jamais votre enfant, même quand il a commis une faute grave. Vous n'administreriez pas à l'enfant malade un remède violent capable de lui faire du mal. Il ne faut pas non plus administrer à l'enfant qui commet une faute une correction violente qui n'a presque jamais d'autre résultat que de le rendre méchant.

Si vous le frappez, il se croira quitte envers vous quand il aura été « corrigé » et recommandera avec l'espoir de dissimuler sa faute et d'échapper à une nouvelle correction.

Les enfants battus.

Les enfants s'accoutument très vite à être battus, ils deviennent insensibles à ce genre de punition, puis ils en rient ; alors vous arrivez, à augmenter la « correction » jusqu'à une limite que vous ne pouvez plus dépasser. A ce moment vous êtes vaincus ; le cœur et le corps de votre enfant sont endurcis ; vous dites avec raison que vous ne pouvez plus rien en faire.

Vous vous êtes préparé des heures pénibles, des jours de chagrins, des années de regrets, parce que votre enfant ne vous écoute plus ; il n'a plus confiance en vous. Vous ne pouvez plus faire appel à son affection pour qu'il devienne et pour qu'il reste un jeune homme soucieux de vous faire honneur et de vous rendre heureux par sa bonne conduite.

...le pardon.

N'infligez jamais une punition quand vous êtes en colère ; vous ne sauriez pas la proportionner à la faute.

Quand vous avez infligé une punition après avoir bien réfléchi, ne pardonnez pas ; vous diminuerez votre autorité.

Les parents pardonnent facilement parce que, dans la plupart des cas, ils sentent bien qu'ils ont manqué de patience ou de réflexion ; ils n'ont pas su punir comme il le fallait.

La justice.

Les enfants n'ont pas toujours raison quand ils se plaignent qu'on les a punis alors qu'ils n'avaient « rien fait ».

Quand ils disent qu'ils n'ont « rien fait », ils veulent dire que ce qu'ils ont fait ne leur paraît pas grave et, à leur avis, ils ne méritent pas une punition. C'est d'ailleurs bien possible ; ils ont été punis peut-être parce que la personne chargée de les diriger n'était pas, comme on dit, dans un de ses « bons moments ». Mais peut-être aussi jugent-ils mal de la gravité de leur faute.

Les enfants n'ont pas toujours tort.

S'il ne faut pas toujours leur donner raison, il ne faut pas non plus leur donner toujours tort.

Beaucoup de parents, en refusant de les écouter, en donnant toujours raison au chef, à l'instituteur, au plus fort, croient habituer l'enfant à la soumission, à une sorte de discipline nécessaire au maintien de l'ordre établi. Ils renforcent la punition pour essayer de faire croire qu'elle a été donnée justement.

Ne croyez pas que votre enfant se soumettra au fond, en lui-même, à votre jugement.

Les enfants ont un grand sentiment de la justice. Ce qui n'est pas juste les révolte, et c'est bien heureux ; car s'il en était autrement, nous ne serions bientôt plus qu'un troupeau d'esclaves.

Ecoutez toujours les explications de votre enfant. Peut-être — et ce sera souvent — il sera amené, en vous expliquant ce qu'il a fait, à comprendre qu'il a mérité sa punition. Peut-être aussi il y aura des cas où vous reconnaîtrez que celui qui détient l'autorité n'en a pas usé avec la patience, la modération, l'habileté nécessaires.

Le jugement.

Vous direz à votre enfant qu'il en sera souvent ainsi dans la vie et qu'il faut, dans une certaine mesure, faire la part de la faiblesse des hommes.

Ainsi, tout en lui faisant accepter un état de choses contre lequel vous êtes parfois impuissant, vous maintiendrez en lui, dans la limite du possible, le sentiment de la justice.

Il continuera à faire la différence entre ce qui est bien et ce qui est mal ; il saura protester avec dignité contre l'injustice ; il apprendra à se consoler d'un jugement faux par l'approbation des honnêtes gens et la satisfaction de sa conscience.

La sincérité.

Si vous avez donné à votre enfant la conviction que vous êtes toujours juste à son égard, il y a bien des chances pour qu'il soit toujours sincère, pour qu'il vous dise toujours la vérité.

Les enfants disent parfois, sans s'en douter, ce que nous appelons à tort des mensonges. Leur imagination leur fait voir d'une certaine manière des choses que notre raison nous fait voir tout autrement. Quand ils exagèrent ainsi, il ne faut pas leur dire qu'ils sont menteurs, car ils ne le sont pas vraiment.

Le mensonge.

Les enfants mentent surtout pour cacher une faute. Or, un mensonge n'est jamais seul ; il en entraîne une foule d'autres après lui.

Si votre enfant vous avait avoué sa faute, il n'aurait pas dit plusieurs mensonges pour justifier le premier.

L'enfant a peur d'avouer sa faute, parce que trop souvent il reçoit une punition qui est infligée sans réflexion et qui est trop forte pour la faute commise.

Egoïsme.

Quand votre enfant reçoit un cadeau, un jouet, une boîte de bonbons, faites en sorte que sa première idée soit de remercier et de vous faire partager sa joie.

Rien n'est plus pénible à voir qu'un enfant égoïste, qui garde jalousement pour lui seul ce qu'il reçoit.

Habituez votre enfant à offrir. Faites-lui comprendre que son plaisir sera plus grand quand il aura donné du plaisir à ceux qui l'entourent ; que tout lui paraîtra plus beau et meilleur quand il n'y aura autour de lui que des visages heureux.

Chercher à faire plaisir, donner un peu de ce qu'on possède, travailler pour les autres, c'est pratiquer la bonne solidarité, qui est une des plus grandes qualités des travailleurs. Pour qu'ils possèdent cette qualité, il faut qu'ils l'acquière dès leur plus jeune âge.

Politesse et prévenances des enfants.

Les enfants se rendent aimables par une foule d'habitudes qui sont faciles à acquérir lorsqu'ils sont petits et qu'il devient difficile de leur faire prendre à mesure qu'ils grandissent.

Habituez vos enfants à vous dire « bonjour » quand ils se réveillent, à vous souhaiter une « bonne nuit » quand ils se couchent, à s'excuser quand ils passent devant vous ou quand ils vous gênent involontairement, etc...

Montrez-leur qu'ils vous font plaisir quand ils ont pour vous des prévenances affectueuses, quand ils vous apportent une chaise, quand ils ramassent un objet que vous avez laissé tomber, quand ils préparent vos chaussures, vous présentent au moment de votre départ les objets dont vous avez besoin, etc...

Ce sont des actes qui ne coûtent rien et qui contribuent à resserrer les liens d'affection, à maintenir l'union dans la famille.

Les prévenances, la politesse, l'amabilité font plaisir aux visiteurs et leur font dire des enfants qu'ils sont « bien élevés ».

La volonté.

Il faut éviter que votre enfant soit capricieux et volontaire, mais il faut qu'il ait de la volonté.

Il arrivera parfois qu'il sera bien contrarié parce qu'il se verra privé d'un plaisir désiré : il n'ira pas en promenade parce qu'il fait mauvais

temps ou parce que vous ne pouvez pas sortir ; il n'ira pas au cirque, à une fête ; il n'aura pas un beau jouet, parce que cela coûte trop cher, etc.

Ne le plaignez pas, ne le consolez pas, ne lui donnez pas la conviction qu'il est malheureux. Il faut qu'il s'habitue à ne pas satisfaire tous ses désirs et qu'il arrive à se priver lui-même sans regret quand ses désirs sont exagérés par rapport à vos ressources.

Ainsi, il s'appliquera à être content de peu ; le devoir deviendra facile pour lui, alors qu'il restera dur pour les autres et il aura beaucoup plus de chances d'être heureux.

Les enfants gâtés.

Ne croyez donc pas que vous aimez vos enfants parce que vous cherchez à satisfaire tous leurs désirs, à leur éviter toutes les peines. Aimer quelqu'un, c'est faire tout ce qu'il faut pour assurer son bonheur, non seulement dans le présent, mais encore et surtout dans l'avenir.

Or le bonheur dans l'avenir n'est pas toujours le résultat de vos faiblesses, de vos complaisances à l'égard de vos enfants quand ils sont jeunes.

Vous entendrez peut-être des gens vous dire que le bonheur du moment, c'est toujours autant de pris et qu'il en faut profiter parce qu'on ne sait pas si on sera heureux plus tard. Mais avec ce raisonnement-là on élèverait les enfants d'une singulière manière. On ne leur refuserait jamais rien pour ne pas les voir pleurer, on ne les obligerait pas au travail parce qu'ils aiment mieux jouer, on leur laisserait faire toutes sortes de sottises parce qu'ils y prennent plaisir.

Vous auriez ainsi des « enfants gâtés », capricieux, volontaires, paresseux, qui, arrivés à l'âge d'homme, n'auraient que l'envie de satisfaire tous leurs désirs sans en avoir honnêtement le moyen.

Alors ils seraient très malheureux ou bien ils chercheraient à obtenir cette satisfaction par des moyens que les honnêtes gens condamnent et ils finiraient mal.

Ayez donc la volonté de refuser à vos enfants ce qui vous paraît contraire à leur intérêt, obligez-les au travail ; donnez-leur l'habitude d'accepter avec bonne humeur vos décisions.

S'ils en éprouvent quelque mécontentement sur le moment, ils vous en remercieront quand ils comprendront que vous avez agi ainsi pour leur bonheur.

Les contes et les histoires.

Ne racontez jamais à vos enfants des histoires terrifiantes ; ne leur faites pas croire que dans tel endroit où il ne faut pas aller, au bord de l'eau, près du puits, il y a une horrible bête qui les mangerait. Vous les habitueriez ainsi à croire que le danger est partout pour eux et qu'ils ne peuvent vous quitter d'un pas sans courir le risque d'être dévorés ou anéantis d'effroyable manière. Vous en feriez des enfants peureux, crédules, nerveux, qui plus tard, hésiteront à prendre une initiative et une décision.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas raconter aux enfants des histoires merveilleuses, ni qu'il ne faut pas parfois employer quelque subterfuge pour les éloigner d'un danger qu'ils ne peuvent comprendre.

Un conte, une légende, sont souvent gracieux et mettent dans l'esprit des enfants des images riantes qui contribuent à les rendre heureux ; il suffit de choisir parmi la riche collection que nous possédons. Vous leur donnerez par là une idée suffisante de la nécessité d'être prudents. Il y a, au reste, des dangers réels et des conséquences naturelles que l'enfant doit connaître de bonne heure pour qu'il évite de lui-même les accidents. Le feu, l'escalier, la citerne, la rivière, la rue, doivent lui être connus dès qu'il peut agir seul, mais connus réellement, avec leurs risques vrais qui sont assez grands pour qu'on ne les renforce pas de dangers imaginaires.

Racontez de préférence à vos enfants de belles histoires où ils retrouveront les animaux familiers : les oiseaux, le chien, le chat.

Racontez-leur aussi les légendes historiques, dans lesquelles les héros font preuve de courage, de bravoure, de loyauté, de courtoisie, peut-être ne comprendront-ils pas tout d'abord les sentiments qui font agir ces héros, mais ils garderont une impression qui exercera plus tard, même sans qu'ils s'en doutent, une influence sur leur conduite.

(à suivre).

A. BOSTSARRON,

Inspecteur de l'Enseignement Primaire



VARIÉTÉS LITTÉRAIRES



Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

LES ÉTUDES BIOGRAPHIQUES

La vie de Napoléon (2^e volume, par Dmitry Merejkovsky, traduit du russe, par Dumesnil de Grammont. — Éditions Calmann-Lévy.

Nous avons dit, il y a deux mois, ce qu'il fallait penser de la première partie de la « Vie de Napoléon » le second volume de cet important ouvrage égale le premier en intensité d'émotion, en puissance d'expression ; peut-être n'est-il pas d'historien, qui ait réussi de façon aussi poignante, à évoquer le drame napoléonien, dont l'Europe, ceci est incontestable, subit encore aujourd'hui le contrecoup.

M. Merejkovsky montre les fautes de l'Empereur : l'expédition d'Espagne, la campagne de Russie, la politique adoptée à l'égard du pape et il campe avec une incroyable vigueur la silhouette de leur instigateur, celui qu'il appelle Talleyrand-Méphistophélès. Il explique aussi avec beaucoup de finesse comment Napoléon qui incarnait la révolution en est venu à symboliser, aux yeux des nations conquises, la réaction, tandis que, par un jeu inverse, le gouvernement anglais, qui représentait en réalité les forces du passé, commençait d'apparaître comme le champion même de l'avenir.

Cette formidable erreur de l'opinion explique en partie l'échec subi par l'Empereur, dont le rêve de domination universelle est considéré par Dmitry Merejkovsky, qui est bien loin de le condamner, comme une prophétique anticipation des temps à venir...

La campagne de Russie, celle d'Allemagne, la merveilleuse campagne de France, le retour de l'île d'Elbe, Waterloo sont décrits dans cet ouvrage avec une sorte de force orageuse, qui tient le lecteur haletant. Le Destin y est rendu si présent que l'on croirait assister aux épisodes d'une épopée religieuse... Et, en fait, Dmitry Merejkovsky n'a pas caché dans ses précédents ouvrages qu'il considérait Napoléon comme un messager inconscient des forces de l'au-delà...

Cette conception ne retranche rien à la rigueur scientifique des procédés de recherche du grand historien russe et l'on tiendra pour significatif que, dans les magnifiques chapitres consacrés à Sainte-Hélène il se soit réitéré le plus souvent au récit de Gourgaud, lequel nous offre l'image la moins stylisée, la plus humaine, du grand captif...

Peut-être entre tous, le mérite le plus rare de l'ouvrage de Dmitry Merejkovsky est d'avoir su donner une unité, une force cohérente au caractère, à l'âme de l'Empereur. Son « Napoléon » est, il ne désagrège pas en figures contradictoires comme dans certains livres aujourd'hui célèbres.

Léon Deubel, Roi de Chimène, par Léon Bocquet. — Éditions Bernard Grasset.

Le 12 juin 1913, les journaux annonçaient aux faits divers :

« Des marins ont repêché dans la Marne, au lieu dit : les sept arbres, à Maisons-Alfort, le cadavre d'un jeune homme déceintement vêtu. Dans une poche du défunt, on a trouvé six sous et un livret militaire au nom de Deubel (Louis-Léon) répétiteur, né à Belfort. »

Telle fut l'oraison funèbre de la grande presse sur le linéol d'eau mouvant de ce roi de Chimère, de ce poète exquis, de ce gueux, serviteur complet des lettres françaises qui s'imaginait que l'orphisme pouvait encore conférer une royauté à qui en était le prêtre fervent.

Hélas ! de nos jours les poètes ne sont plus que des hommes pareils aux autres, souvent, hélas, moins considérés, en tous cas, soumis aux mêmes exigences de la vie, aux mêmes codes sociaux, aux mêmes obligations. Léon Deubel ne voulait jamais admettre que la poésie ne pût conférer un jour une aristocratie aux porteurs de lyre, il attendit le mecène qui ne vint pas ; cette conception anachronique du poète lui fit négliger des situations où il aurait pu gagner son pain ; les Albert Samain, les Leconte de Lisle, les Léon Dierx, les Coppée ne crurent pas dérocher en acceptant d'être des fonctionnaires pour vivre. Philéas Lebesgue un des plus prodigieux esprits de tous les temps, cultiva sa terre, même ses bœufs à l'abreuvoir, et présida aux destinées de sa commune, un tout petit village du Beauvaisis d'à peine deux cents feux. Léon Deubel ne voulait suivre que son seul rêve hautain, convaincu, en dépit de la dureté des temps, que les paroles ailées qu'il jetait au vent viendraient retomber comme des

semences mirifiques, sur la terre, pour y faire fructifier le grain d'or de la poésie. Engendrer au monde un peu d'harmonie, pensait-il, et la vie sera meilleure. Belle thèse romantique, du poète mage. Dangereuses illusions qui réservent à celui qui les caresse d'épouvantables déboires. Léon Deubel fut durant sa courte vie, un affamé d'idéal... et de pain !

« Tel Celui dont parle l'Apôtre Jean, son royaume n'était pas de ce monde », et comme l'écrivit Léon Bocquet, qui vécut dans l'intimité du poète, « d'âge en âge, de génération en génération, la douloureuse histoire se perpétue. Les bacchantes en fureur déchireront Orphée jusqu'à la consommation des siècles. Mais ceux qui paraissent succomber vivent. A eux le règne spirituel. Ils étendent sur le monde qui tue ses prophètes et ses inspirés leur impérialisme surnaturel.

LE ROMAN

Aimée Villard, fille de France, par Charles Silvestre. — Éditions Plon.

Dans la littérature régionaliste, l'auteur d'*Aimée Villard, fille de France*, marqua tout de suite sa place au premier rang par sa fidélité à l'inspiration du terroir limousin, sa sensibilité profonde, l'espèce d'émotion voilée qui accompagnait en sourdine ses beaux récits. L'œuvre qui entre aujourd'hui dans la Bibliothèque reliée Plon est une merveille de grâce et de pureté. Comme l'a dit un critique, Aimée Villard, simple paysanne limousine, est bien la sœur de *Maria Chapdelaine*, la célèbre héroïne canadienne, car elle n'a pas moins de charme, et elle possède ce clair courage qui a sa source dans un haut sentiment du devoir traditionnel. Vierge forte, elle a senti, le jour où le malheur la fit subitement orpheline avec une mère malade, deux sœurs et un frère en bas âge à élever, l'immense pitié qui menaçait l'héritage familial, convoité par un paysan avaricieux. Avec l'aide de l'aïeul tremblant et le secours loyal d'un journalier, elle repousse l'amour qui l'obligerait à désertier la terre, et, d'un effort calme, mesuré, mène à bien tous les travaux rustiques, jusqu'au jour où un brave garçon du pays vient joindre son énergie à la sienne. Ce livre a quelque chose d'achevé et de parfaitement juste dans le ton, la couleur et l'accent qui en fait un chef-d'œuvre. C'est une incomparable leçon de sagesse.

Le Joueur, Roman, par Dostoïevsky. — Bibliothèque reliée Plon.

Comme la *Maison des Morts*, mieux encore, si possible, que *Crime et châtiment*, ce roman vécu, dramatisation de la passion du jeu, favorisée en Russie par le fatalisme semi-oriental de la race slave, s'inspire d'une douloureuse expérience. Le grand écrivain qui a fondé, suivant une formule courante, la religion de la souffrance humaine, s'est souvent, sans nul doute, de la tragique période de sa vie où il lutta pour la gloire et ployait sous le fardeau de ses dettes. Afin de se libérer, il tentait la fortune à Hambourg, à Wiesbaden, à Saxon-les-Bains, partout où la roulette pouvait, comme l'a dit M. Melchior de Vogue, lui offrir ce que la littérature ne lui rapportait pas. Il y a quelque chose d'effrayant dans la confession, si pathétique dans son cynisme désolé, de ce petit précepteur, jeté dans un milieu d'aristocratie bohème, foulant aux pieds l'amour sûr qui l'attirait, l'amitié la plus dévouée, son honneur même, et livrant au hasard de terribles batailles, qui finissent par faire de lui un maniaque incurable, un lamentable raté.

Les *Nuits blanches* qui complètent le volume, c'est l'amour idéal, éternellement rêvé, par un malheureux songeur, avec une logique si continue qu'il arrive à vivre réellement ses hallucinations. Un instant il pense avoir rencontré sur son chemin la femme qui fixera son destin. Brève aventure, qui le laisse brisé, plus seul que jamais, à jamais désenchanté.

Les drames de l'Espionnage, par Gabriel Bernard. — Éditions Jules Tallandier.

Un peu vieux jeu, direz-vous, après les *Sherlock-Holmes*, le *Nick-Carter*, les héros hallucinants des ouvrages de Lucieto, que nous présentons encore des histoires policières. Et cependant M. Gabriel Bernard a réalisé un nouveau type de détective qui vient de s'imposer dans cette littérature spéciale, bien faite pour les vacances et à laquelle ont recours quelquefois les esprits même les moins disposés à s'en repaître. Le personnage principal qui a donné son titre au premier volume d'une série d'ouvrages consacrés à l'Espionnage est l'Inspecteur Tony, dont les méthodes

diffèrent essentiellement de celles de ses impassibles confrères anglo-américains ; Tony n'est pas seulement une machine à raisonner, mais un caractère, un homme sensible et charmant, capable même d'aimer et d'inspirer un grand amour.

Les aventures de Tony, contées par le grand romancier Gabriel Bernard avec cette force et cette netteté qui caractérisent son talent, se réfèrent souvent à des énigmes historiques telles que l'affaire Schabél, le drame de San Remo ou la tragédie de Meyerling. Elles doivent intéresser tous ceux et toutes celles qui aiment les grands récits impliquant à foison du mouvement, de l'action, du mystère, de la vérité et du sentiment.

LIVRES POUR NOS ENFANTS

Le grand Cataclysme, Roman du 100^e siècle, par Henri Allorge. — Éditions Larousse.

Les merveilles de la science nous stupéfient. Que seront-elles au 100^e siècle?... Qui sait si d'effroyables catastrophes, — l'histoire en a donné des exemples, — ne ramèneront pas d'ici-là la barbarie et la disette, en détruisant cette civilisation dont nous sommes si fiers ?

C'est ce qu'imagine M. Henri Allorge, qui nous transporte en l'an 9978. L'Europe a été presque détruite par des convulsions de l'écorce terrestre. La mer vient jusqu'aux ruines de Paris. Les peuples se sont rassemblés en quelques villes énormes, surtout dans l'Afrique du Nord : Kentropol, Hérakloupol, etc.

La civilisation raffinée est paralysée soudain par la disparition de l'électricité. La crise terrible qui en résulte ramène la guerre, qu'on croyait abolie, et une guerre atroce. Les « nuages violets » dépeuplent la terre ; seule survit une petite colonie, réduite à recommencer, sur la terre appauvrie, la vie primitive des siècles anciens. Elle sera le noyau d'une humanité nouvelle, qui, du moins, en souffrant, a rattrapé l'amour, naguère oublié pour la science.

Roman tour à tour humoristique, spirituellement fantaisiste, sentimental, dramatique et toujours passionnant.

On s'amusera et l'on s'attendrira, en lisant les fantastiques aventures des héros.

Noëls fantastiques, par Ch. Dickens. Traduction inédite de L. Chaffurin. — Éditions Larousse.

Dickens avait trente ans lorsqu'il fit paraître le conte qui ouvre ce volume : *Un chant de Noël*. Le succès fut immédiat, universel, triomphal. La raison ? Le *Chant de Noël* était une allégorie des misères sociales de l'époque (on était en 1843) et il proposait, au lieu de la révolution, un remède que tous acceptèrent : la bonté. L'auteur avait un tel don de peindre les choses, qu'aujourd'hui encore, après un siècle bientôt, l'histoire du vieux Scroogé nous paraît plus pittoresque, plus extraordinaire, plus mouvementée que le plus beau des films. Le conte qui suit, *M. Pickwick fête Noël*, est tout aussi émouvant ; mais le président de Pickwick Club est là pour le ouater de sa légendaire bonhomie. L'un et l'autre conte amuseront les enfants de tout âge, auxquels ce livre est destiné, et leur laisseront une bienfaisante impression de tendresse humaine.

SCIENCES APPLIQUÉES

Nickelage, Argenture, Dorure, par Brissaud. — Éditions Baillière.

Aujourd'hui que l'électricité s'est installée largement partout, il est facile d'organiser un petit atelier où l'amateur pourra réaliser lui-même sans grands frais, des travaux d'électrolyse.

L'auteur a nettement décrit dans ce petit ouvrage, toutes les opérations qui permettent des reproductions de pièces quelconques ou de donner de nouveaux aspects aux métaux.

Après des notions théoriques d'électricité concernant surtout les piles et la distribution du courant électrique, M. Brissaud décrit les différentes électrolyses et les phases qui les déterminent. Il traite ainsi successivement : la *Galvanoplastie*, le *Nettoyage et décapage*, le *Nickelage*, la *Dorure*, l'*Argenture*, le *Cuivrage*, le *Bronzage*, l'*Étamage*, le *Laitonnage*, le *Chromage électrique*.

Cet ouvrage peu volumineux et peu coûteux, mais substantiel, rendra d'excellents services et trouvera place dans la bibliothèque de plus d'un agent de notre Société.

LA LYRE DE NOS POÈTES

Sous un joug barbare

A Vicente Gassol

*Ils s'en sont allés sur les blanches voiles
Ils s'en sont allés vers la haute mer,
Pour voir poindre au loin, sous le ciel amer
Les Baléares aux feux des étoiles.*

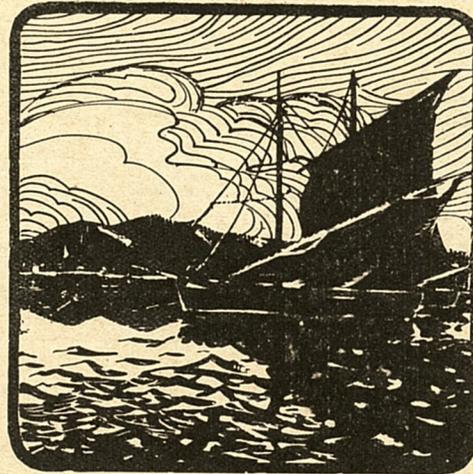
*Des ports catalans, sur la mer avara,
Ils s'en sont allés au matin d'argent
Et sont revenus tristes, en songeant
Que les îles sont sous un joug barbare.*



Roussillon

A Albert Bausil

*Roussillon, beau pays à l'horizon d'azur,
J'adore ta splendeur méditerranéenne,
Les oliviers de tes vallons et de ta plaine
Et la lumière d'or de ton ciel doux et pur.*



*J'adore ton Albère aux cimes idylliques,
La majesté du Canigou pyrénéen,
Le charme de ton Vallespir mélancolique,
Et le Conflent bercé dans un rêve sans fin.*

*J'aime dans les soirs bleus ou les couples
[s'embrassent]
Rêver de la splendeur de tes horizons bleus,
Et sentir ta douceur qui me berce et m'enlace
Quand l'heure de l'amour arrive peu à peu.*

*O golfes catalans ! et vous, monts magni-
[fiques !]
Je veux, lorsque viendra pour moi le dernier
[jour],
Que vous soyez, ô mes amis mélancoliques !
Et mon dernier asile, et mon dernier amour.*

*A l'ombre des cyprès reposera ma tombe
Et je m'endormirai de mon dernier sommeil
O ! pays catalan ! le cœur plein de ton ombre
Et les yeux éblouis par ton radieux soleil.*

Albert JANICOT

Distributeur M. G.
(Approvisionnements)

Albert Janicot s'est créé une place à part et enviée dans la poésie et la chanson roussillonnaises ; fondateur de la *Renaissance Catalane*, il a écrit dans les deux langues : française et catalane, des poèmes d'un lyrisme brillant.

LA LOCOMOTION A TRAVERS LES AGES

*L'enfant a quinze mois à peine
Et, déjà, il cherche à marcher.
D'une chaise à l'autre, il se traîne ;
Parfois, il se laisse tomber.
La maman le prend, le rassure,
Embrasse le petit... bobo,
Place BÉBÉ dans sa voiture
Et lui dit : « Fais vite dodo ! »*

*Il atteint sa sixième année !
Tous les jours, on le voit grimper
Sur la trottinette donnée
Qui le fait parfois tituber !
Il trotte tout à son aise,
Fait la joie de ses compagnons
Lorsque, sur la route mauve,
Il attrape des durillons.*

*Le voilà devenu jeune homme :
Il vient d'atteindre dix-huit ans !
Et il a caressé, en somme,
Le beau rêve des jeunes gens.
Il achète une bicyclette
Pour pouvoir faire le trajet
Du bureau à la maisonnette
Lorsque l'autobus est complet.*

*Il trouve beaucoup plus utile,
Ses quarante ans étant sonnés,
D'acheter une automobile,
Comme font les gens raisonnés.
Il la conduit à toute allure,
Lui-même, le jour et la nuit,
File, sans craindre l'aventure ;
Très prudent, il est sûr de lui.*

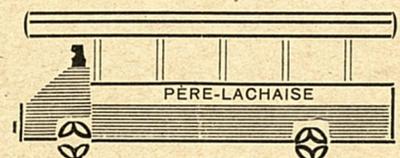
*Hélas, le temps passe rapide !
Voilà que sonnent soixante ans.
A cet âge, on est moins valide ;
Il faut renoncer au volant.
Il garde son automobile
Qu'il confiera à un chauffeur ;
Lui, qui ne se sent plus agile,
S'installera dans l'intérieur.*

*Le pauvre homme est nonagénaire
Et ne peut plus du tout marcher ;
Cependant, on veut le distraire !
Alors, il se laisse poser
Doucement dans une poussette.
Un petit groom, sur le trottoir,
Va, poussant la triste charrette
Qu'il rentre quand paraît le soir.*

*Comme le veut la destinée,
Pour tous les hommes, ici-bas,
Survient la dernière journée,
Le moment fatal, le trépas ;
Et, dans le dernier véhicule,
On place le corps du vieillard ;
Traîné lentement, déambule
Sur la route, le corbillard.*

*Pour aller jusqu'au cimetière,
Après le dernier orémus,
La vie étant devenue chère,
Ses amis prennent... l'autobus.*

Jules TURGIS.
Sous-chef de bureau.

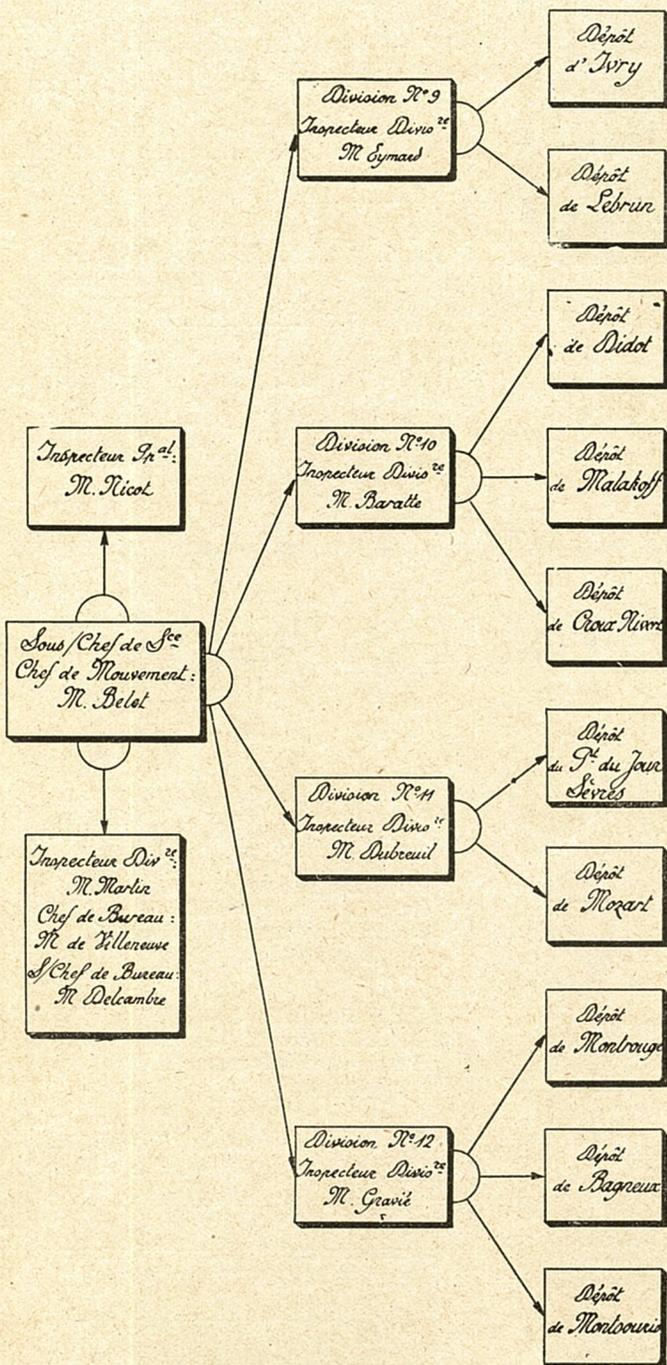


L'organisation du travail à la S. T. C. R. P.

La Direction Générale de l'Exploitation et des Services Techniques (suite)

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE (Suite)

Dans notre précédent numéro, nous avons examiné les attributions de la Direction de l'exploitation commerciale. Nous avons vu que la section active du Mouvement était répartie en trois Groupes : Sud, Nord et Est, et comprenait, en outre, deux organes indépendants spéciaux, l'un : la Division des Bateaux, l'autre : la Division Vapeur (Chemin de fer de Paris à Arpajon). Nous donnons aujourd'hui le schéma d'organisation du Groupe Sud.



Chefs de dépôt	Inspecteurs de dépôt	Inspecteurs de lignes	Inspecteurs de lignes & Chefs Conds	Lignes surveillées	Chefs Machinistes	Comptable
M. Lambert	M. Morlin Léron	M. Gratier Laty	M. Roger cc Lénaud cc Mouvier S ^t	82-83-84-89 85-86 87-88-125 FC 88-1	M. M. Bessis Bureau - Ziegler Bouchard Bouchard - Lamy Maurand Maurand - Fallier Lorand-Bureau	M. Roux
Migeon	Severson	Lele	Solorais S ^t	9-10-11-12 13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000	Lacour Maguin Fouquet Munayrou	Barthelémy
Coستا	Tons	Frédelle	Malardier S ^t	43-91-92	Hubbelle Berthier Dubreuil Bouvier L'Herminier	Deferre
Bouillet	Astorg	Gourcerol Terchat Anou	Adam S ^t Delainay S ^t	86-126-127 87-89-90-94 87-88	Charnas Chermain Lacaille Lour Roussin Lecuyer Roux Ray Lymard	Foucaquier
Euzore	Welle Thomas	Marin Imbert Anieries Carnot Araud	Tordrieu S ^t	10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000	Domest Fouchard Gauthier Kénon Jousselin Milly Séjourné	Maublan
Sergue	Argevin Delmas	Dohin Maloux Galaud	Neulie S ^t Dufour S ^t	1-2-18-88 123/124 23-25-32	Sévin - Baraton Chenonier - Guet Comont - Guyot Moulin - Meyer Léon - Séguin Sélin - Séguin Bélon - Combeau	Marin Galene
Corre	Mouriec	Serpellet Bouchat	Delgodice Dumont C ^e	13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-7		

LES CONSEILS DU DOCTEUR

Propos de Chirurgie : ENTÉRITE - HÉMORROÏDES - CANCER

Il nous faut continuer à descendre le long du tube digestif. Je vous ai parlé de l'estomac, de l'appendice. Nous arrivons plus bas encore et voilà un sujet peu séduisant. Mais les bons repas comme les mauvais ont leur lendemain et disait déjà Rabelais : « Bon flux de ventre donne teint bien tendre. »

Il est, de par le monde, des réguliers et des nonchalants, de braves gros "ronds", roses et lisses et de longs "maigres", face pâle, yeux jaunes, pour tout dire deux groupes de l'humanité : ceux qui vont régulièrement à la selle et de l'autre côté, les constipés et les diarrhéiques. Pauvre genre humain de la sorte partagé ! caractère, humeur, dépression, courage, tant d'heureuses décisions sont à la merci de « l'ordre besogne » de nos anciens auteurs ! Les fonctions de l'intestin, à dire vrai, sont le témoignage, souvent, dans leur régularité d'un équilibre général et leur perturbation, parfois, le signe d'une lésion ignorée.

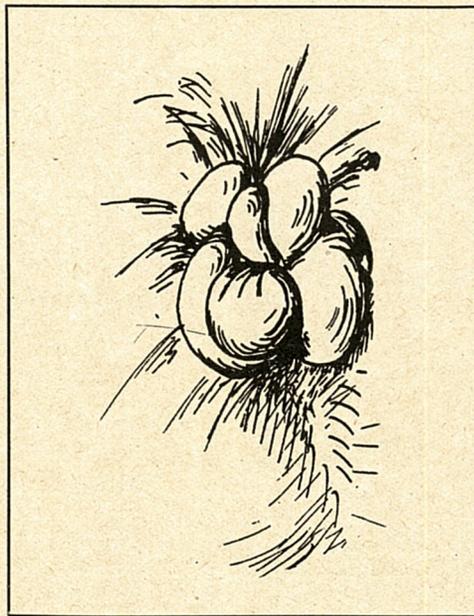
Vous savez tous les troubles qui accompagnent la mauvaise libération de l'intestin. Migraine, bouffées de chaleur, pesanteur à l'estomac ; des aigreurs, des renvois, et vous connaissez ces caractères maussades, mécontents, insatisfaits de tout et de tous : eh ! oui, les constipés sont des tristes !

Mais aussi redoutez l'inquiet diarrhéique : en perpétuelle alerte, jamais assuré si j'ose dire d'une parfaite « sécurité », émacié, un peu verdâtre par son foie insuffisant, il pense à son intestin, comme à l'autre l'intestin pèse.

Et si l'on a pu dire : « tota mulier in utero » (la femme est toute entière dans l'utérus), l'homme est bien souvent résumé dans son tube digestif. Et d'autres ennuis de cette basse classe harcèlent le pauvre genre humain : les hémorroïdes !

Ce n'est pas une rareté et même ce n'est pas un déshonneur : Napoléon les subissait qui devait vivre à cheval ! Et vous savez ce qu'elles sont : il est des veines à l'orifice anal ; ces veines peuvent se dilater de façon anormale formant des varices et les hémorroïdes sont constituées. Alors elles grossissent ; un paquet douloureux, tuméfié, tendu, fait saillie et cette tuméfaction devient fort douloureuse dans

la marche, la bicyclette, l'équitation et surtout lorsque les efforts de défécation l'exagèrent ; d'autant plus qu'hémorroïdes et constipation procèdent souvent d'une même origine hépatique et que l'un va, aggravant l'autre. Alors au bout d'un certain temps ces veines éclatent ; les



Hémorroïdes

matières en passant rompent leur mince paroi et le sang gicle sur elles, un sang rouge vif qui « tigre » la cuvette.

Parfois la plaie s'infecte, un petit abcès se forme qui à son tour, après force douleur, crèvera si le chirurgien ne l'a ouvert ; soulagé, notre malade ne se préoccupe plus de rien ; mais, vidé par ce trop petit pertuis, l'abcès se reforme et une fistule s'installe qu'une opération seule pourra faire définitivement disparaître.

Voyez donc ces ennuis, petits mais obsédants, qui assaillent nos « entéritiques. » Aussi ne les laissez pas s'installer. Constipés : présentez-vous régulièrement, « à heure fixe » à la selle ; l'intestin paresseux se disciplinera bientôt et vous aurez, comme disait Courteline, « les belles digestions des gens de conscience immaculée ». Diarrhéiques, désinfectez votre intestin en y évitant les fermentations de toute

nature. Et qui que vous soyez : « trop ou trop peu » gardez-vous des viandes, des conserves ; prenez des « aliments frais ».

Mais, un jour, vous ou quelqu'un des vôtres a franchi depuis quelques années la quarantaine « ce palier du quatrième de Daudet où l'homme trouve et ramasse la clef magique qui ouvre la vie jusqu'au fond ». Hélas ! c'est là aussi que, tapi dans un coin sombre, le cancer guette l'homme qui, sans souci, descendra sifflottant l'escalier de sa destinée. Un jour l'appétit ne va plus guère, « rien ne vous dit », on maigrit petit à petit, la peau se ride et se plisse ; un jour constipé, le lendemain on court toute la journée « pour faire des peaux, ou bien du vent, ou rien du tout... ou bien si : quelquefois un peu de sang ; mais, vous savez, ce sont mes hémorroïdes ! ».

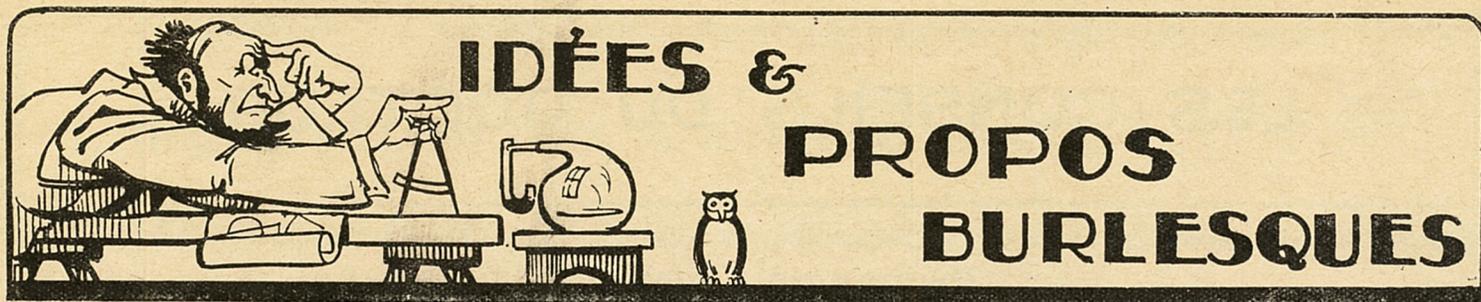
Craignez la diarrhée du constipé habituel, la constipation nouvelle du diarrhéique et le sang fréquent de tous les deux, les hémorroïdes n'existent parfois pas ; ce sang vient d'une tumeur plus haut située et vous devez aller voir le médecin. Mais si vous le voyez, dites-lui de ne pas se contenter de regarder l'envers de votre figure. Il a des doigts pour s'en servir et du savon pour se laver après : tout médecin doit faire un « toucher rectal » à tout malade qui perd du sang par l'anus ; s'il ne trouve que de banales hémorroïdes, tant mieux ; s'il trouve quelque chose de suspect, qu'il envoie sans délai son malade à un chirurgien qui pourra, peut-être, pratiquer à temps, l'opération salvatrice.

Pourtant, croyez-moi bien, vous qui lisez ces lignes : ne vivez pas dans la hantise du cancer : il est mille hémorroïdes pour un seul cancer, mille diarrhées pour une tumeur. Seulement si la prudence est la mère de la sûreté, la tranquillité ne doit pas être fille de l'ignorance.

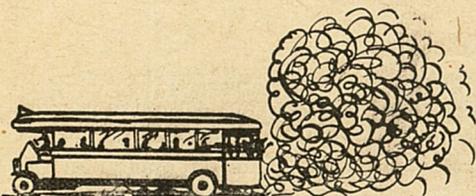
D^r Adrien MEZTGER
Chef de Clinique Chirurgicale à la
Faculté de Médecine,
Chirurgien de la S. T. C. R. P.

Nota. — Une Consultation de Chirurgie et de Gynécologie (maladies des femmes) a lieu le mardi et le jeudi à 14 heures, à la Station Centrale Médicale, 118, rue du Mont-Cenis.

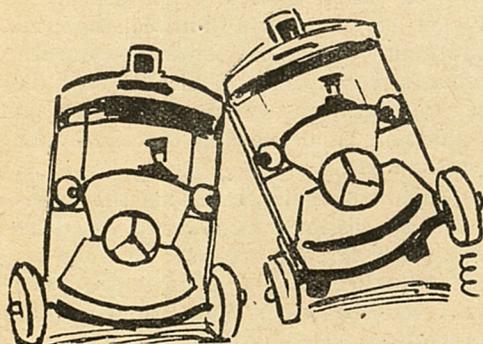
Les agents peuvent demander à leur médecin de Centre d'y être présentés sans se faire mettre en feuille de maladie.



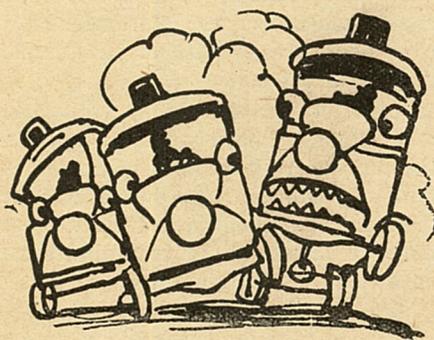
LA BALLADE DES AUTOBUS



Les Autobus s'en vont par un
A travers Paris, dès matines,
Et pour le malheur de chacun
Nous entassent comme sardines.
Idéal transport en commun
Tu te mires dans les vitrines,
En oubliant que ton parfum
Nous empoisonne les narines.



Les Autobus s'en vont par deux,
Au flanc de l'un, l'autre chemine,
Et cela semble dangereux
Car les clients font grise mine.
On croirait voir deux amoureux
Dans leur course très serpentine,
Tous deux si peu respectueux
Des règles de la discipline.



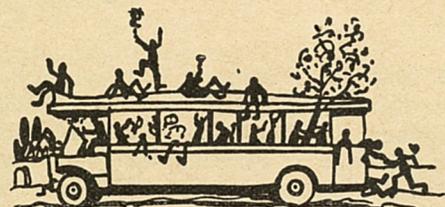
Les Autobus s'en vont par trois,
Le premier dérape et patine,
Le second piaffe en palefroi :
Rester sur place le taquine ;
Puis le troisième, en tapinois,
Cherche à doubler, même il s'obstine,
Au point d'arrêt, nous restons cois
Et pâtissons de sa combine.



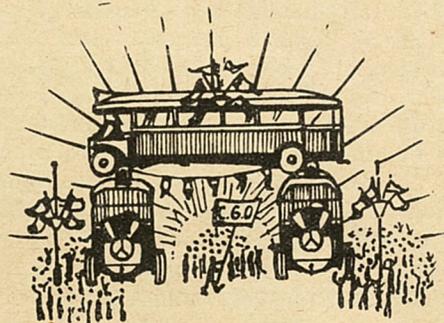
Les Autobus s'en vont par quatre
C'est souvent même une routine.
Ne croyez pas qu'ils vont se battre
Ou se bouffer leur calamine,
Non, leur présence opiniâtre
En plein carrefour, j'imagine,
Veut embêter l'Agent bellâtre
Qui prend pose de ballerine.



Les Autobus s'en vont par cinq
Pour des raisons bien anodines :
Ici, c'est un pauvre roussin
Qui ne peut tirer sa berline ;
Là, trois gardes républicains
Marchent en bombant la poitrine
Et c'est le populo qui trinqu'
Bourré dans ces grosses machines.



Au doux printemps, s'en vont par vingt,
Longue file qui se dessine
Sur le profil d'un beau chemin,
Courant par vaux et par collines.
Ce sont chansons et gais refrains,
Moteurs fredonnant en sourdine ;
Puis au retour par Saint-Germain,
Les Bus sont fleuris d'églantines.



Mais les Bus vont aussi par cent.
Cela, Messieurs, c'est de l'Histoire.
Deux Août..., la France était à sang,
Les Boches sur le territoire.
Et les Bus, plus de quinze cents,
Partirent au front pour la gloire.
Rappelons-nous cela, bon sang !
Ils aidèrent à la Victoire.

ENVOI

Prince Autobus ! Belle machine !
Je te sacre Roi du Pavé ;
Ne m'en veux pas si je te chine
Ton jour de gloire est arrivé !

Un Parisien de Paris



L'Omnibus. — En 1828.

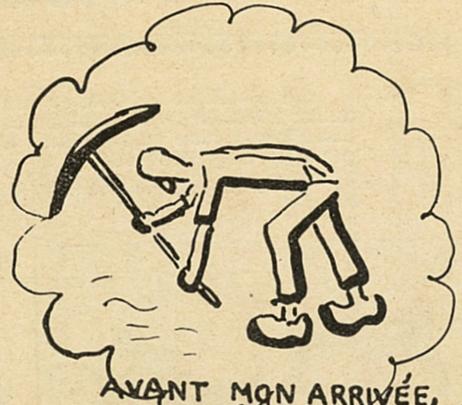
RETOUR A LA TERRE



- JE SUIS D'ORIGINE PAYSANNE
MON VIEUX CHICANEAU
ET J'EN SUIS FIER!



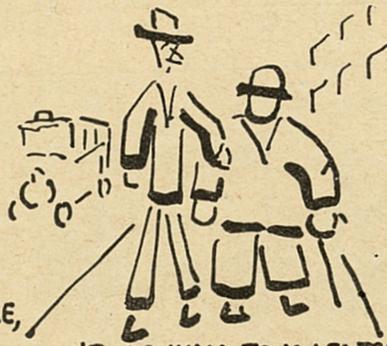
QUAND JE SUIS ARRIVÉ À PARIS
J'AVAIS LES PIEDS DANS DES SABOTS



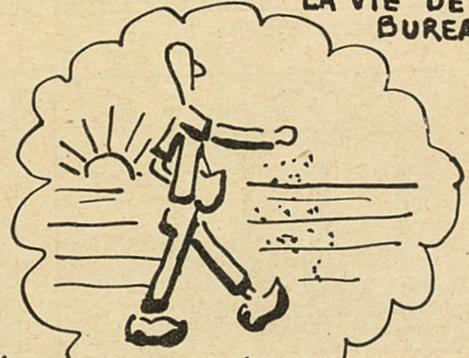
AVANT MON ARRIVÉE,
PENDANT DIX ANS J'AI TRAVAILLÉ
LA TERRE.
C'EST PLUS SAIN QUE
LA VIE DE
BUREAU.



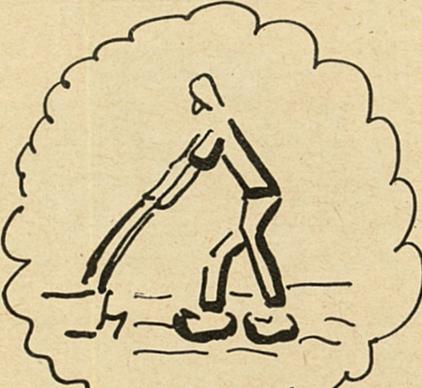
- MON CHER FRAMBOIS, JE SUIS À
MÊME DE TE FAIRE CHANGER DE SERVICE,
DE TE PROCURER ENFIN UN EMPLOI
DIGNE DE TES ORIGINES.
VOYONS, QUE SAIS-TU FAIRE?



- JE CONNAIS TOUS LES TRAVAUX
AGRICILES, JE SÈME



--- A EN FAIRE ROUGIR LA
SÈMEUSE,



LA CHARRUE N'A PAS DE SECRET
POUR MOI

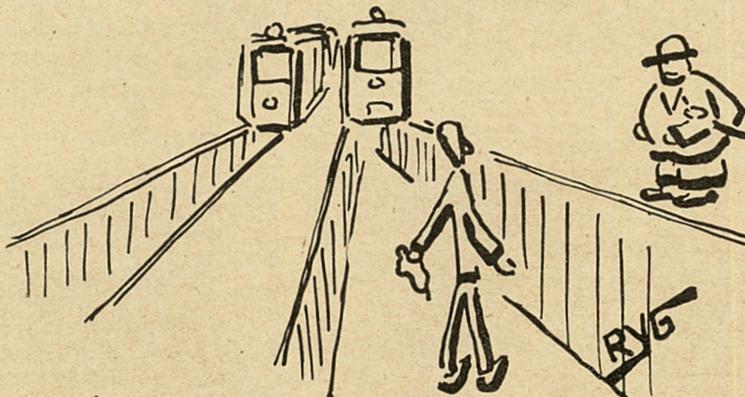


- ALORS C'EST ENTENDU FRAMBOIS,
DANS HUIT JOURS TU OCCUPERAS
TON SAVOIR, TOUT EN RESTANT
À LA SOCIÉTÉ



- TOI, AU MOINS, TU SAIS
UTILISER LES COMPÉTENCES,
QUE JE SUIS DONC HEUREUX
D'AVOIR UN AMI AUSSI
INTELLIGENT!

8 Jours après



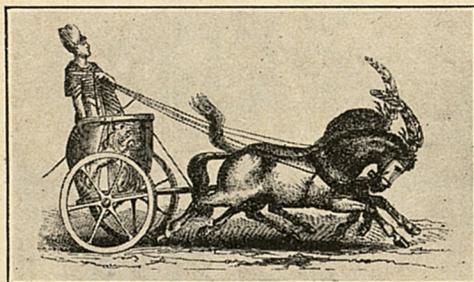
- QUE FAIS-TU DANS CETTE
FOSSE, FRAMBOIS?

- ESPÈCE DE CRÉTIN, À CAUSE
DE TES IMBÉCILLITÉS, ON M'A
MIS LÀ POUR NETTOYER LES
CHARRUES, ÇA N'A AUCUN
RAPPORT AVEC L'AGRICULTURE

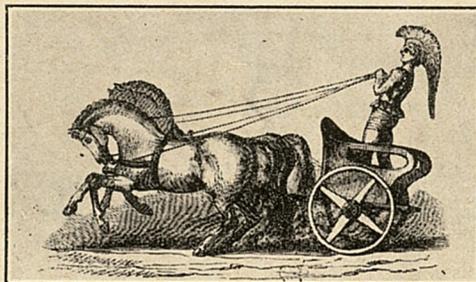
RÉTROSPECTIVE DE LA VOITURE

Au Musée de la Voiture et du Tourisme, installé au Château de Compiègne, se tiendra pendant les mois de Juillet à Octobre "l'Exposition de la Voiture d'Autrefois" (peintures, dessins, gravures). Notre Société a tenu à participer à cette manifestation d'art en prêtant notamment deux belles séries d'estampes en couleurs de LOEILLOT (Karl Harturg, 1801-1884).

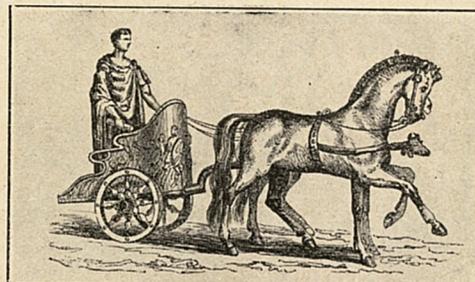
Nous conseillons vivement à nos lecteurs de visiter cette Exposition.



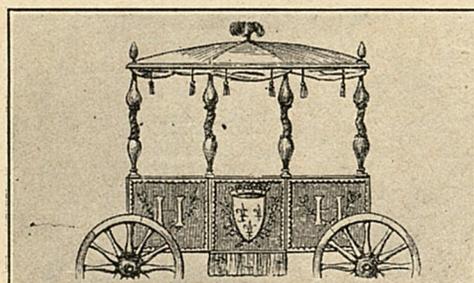
Char Egyptien



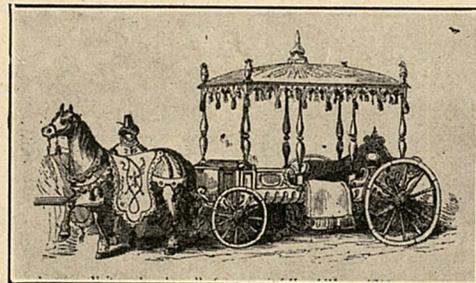
Char Grec



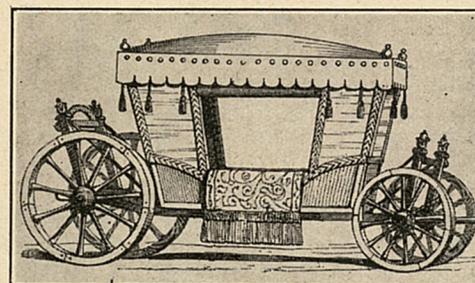
Char Romain



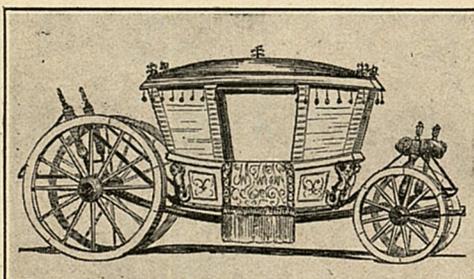
Coche Henri II



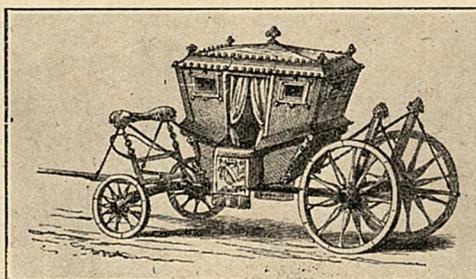
Voiture Henri IV



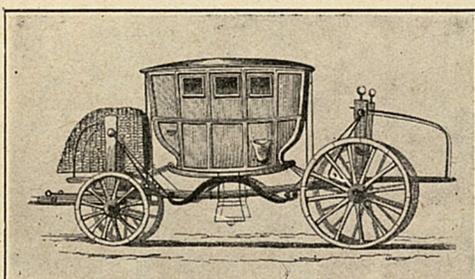
Carrosse de 1610 à 1660



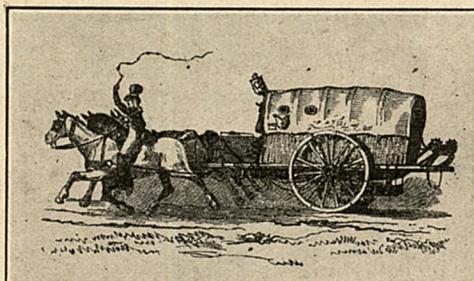
Carrosse 1660 à 1690 (cinq sols)



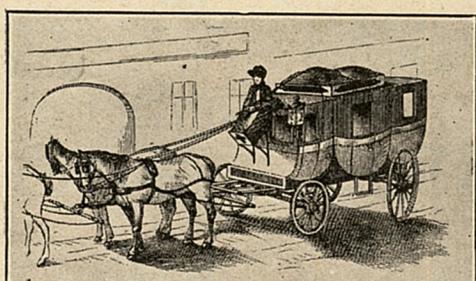
Carrosse 1690 à 1720



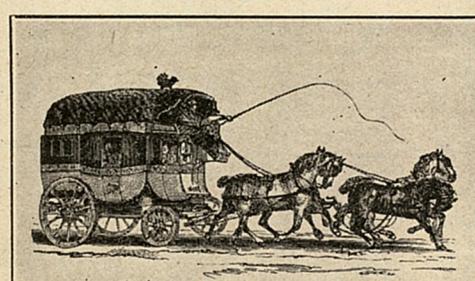
Coche de Voyage du XVIII^e siècle.



Malle-Courrier sous la Convention et l'Empire



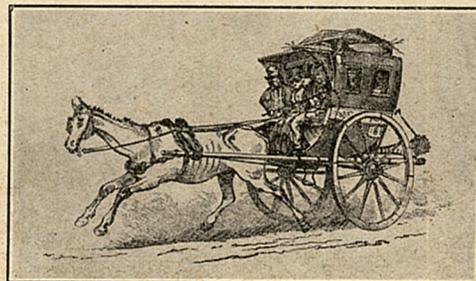
Gondole de Versailles à Saint-Germain



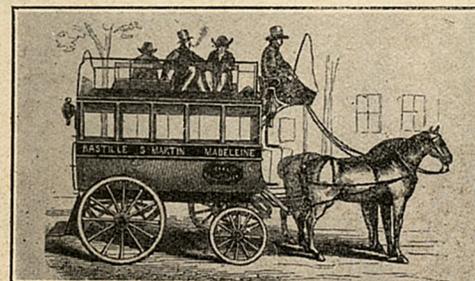
Diligence de Notre-Dame-des-Victoires



Fiacre de l'Empire et la Restauration



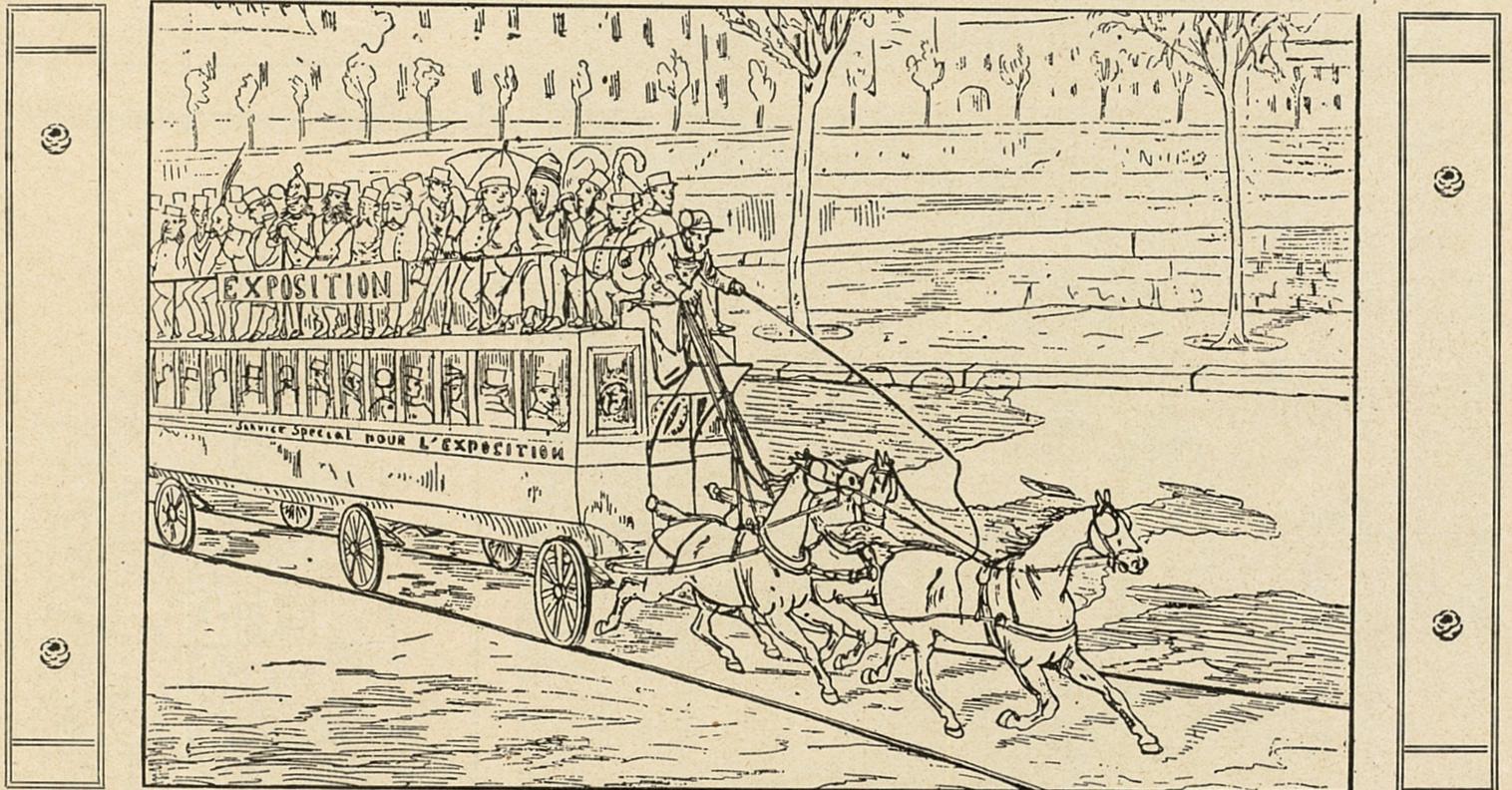
Coucou des XVIII^e et XIX^e siècles.



Le Premier Omnibus

AVANT L'EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE

Un souvenir de l'Exposition Universelle de 1855



Dessin de Crafty

L'omnibus américain. — La fin du véhicule paraîtra dans l'un des plus prochains numéros.

(Collection Hartmann)

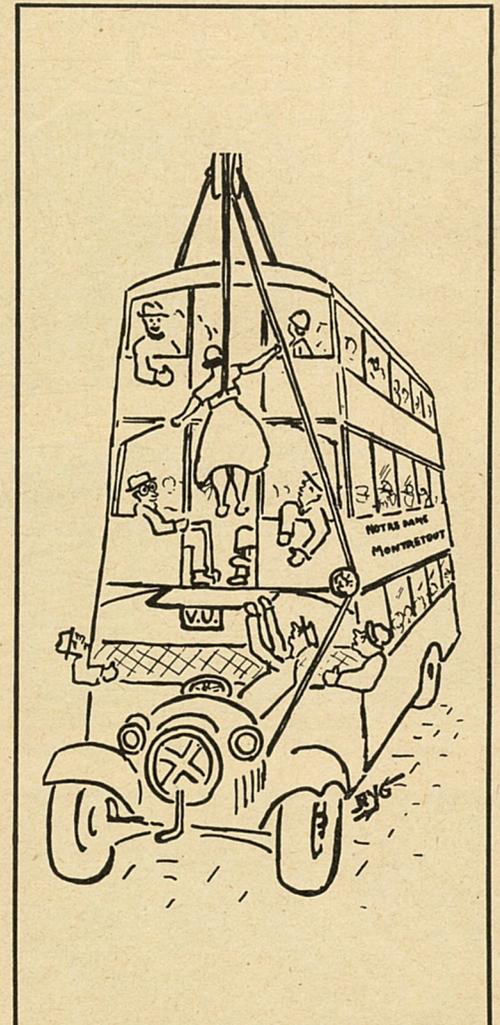


Vers 1850. — Une Citadine. — De Grenelle à Belleville.

CARICATURES DU JOUR.

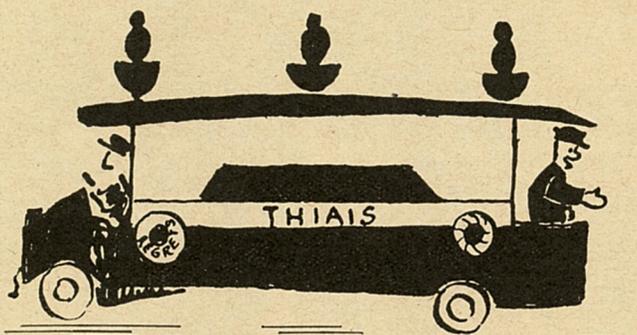


En 1843. L'Intérieur d'une diligence Lafitte. Chauffage à l'huile... quand il y a mèchè.
(Collection Hartmann).

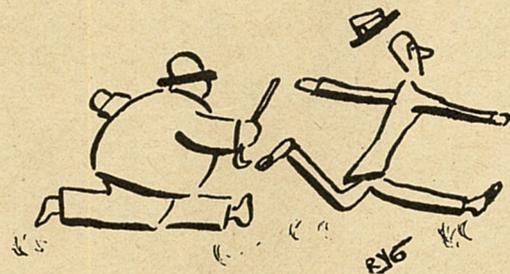


Le futur Omnibus surélevé muni d'un treuil automatique.

L'OMNIBUS FUNÉRAIRE ou "Le receveur et la force de l'habitude"



Le receveur : Passons les numéros... encore une place à l'intérieur !



Ne te sauves pas, Frambois ! tu as la carte OTS.



L'ACTIVITE DE L'A. S. T.

Une excellente journée pour la section de marche

Le 18 mai restera longtemps gravé dans la mémoire des participants à la belle sortie pédestre, organisée par l'A.S.T., de Saint-Cloud à Viroflay et retour.

Rien ne pouvait, en effet, être plus profitable, aussi bien au corps qu'à l'esprit, que cette simple promenade de 25 kilomètres, effectuée sur un parcours des plus agréables et par une température idéalement propice.

Empressons-nous de rassurer ceux que la longueur du trajet pourrait effrayer, en leur disant que si cette distance fut bien parcourue, il y eut quelques pauses, dont une particulièrement intéressante, celle du déjeuner, qui permit à nos promeneurs de largement récupérer. Mais procédons par ordre.

Les quelques nuages noirs menaçants de la matinée n'empêchèrent nullement une quarantaine d'amateurs de marche bienfaisante et de grand air d'être au rendez-vous fixé à 8 h. 30, sur la Place d'Armes de Saint-Cloud.

M. André Mariage, notre très distingué Président d'Honneur et partisan enthousiaste de l'exercice pédestre, avait bien voulu, cette fois encore, nous accompagner.

En dehors des fidèles marcheurs habituels, membres de l'A.S.T., on notait la présence de nouveaux venus, de tous emplois et de tous grades, depuis l'Apprenti des ateliers jusqu'aux Chefs de Service, en passant par les Commis, Receveurs, Machinistes, Inspecteurs, etc... Quelques dames nous firent l'agréable plaisir de nous accompagner.

Le départ eut lieu sous quelques gouttelettes d'eau qui devalent d'ailleurs rapidement cesser; la petite troupe s'en fut d'un pas alerte, par le bas du parc de Saint-Cloud, vers Sèvres, le bois de Chaville, Bellevue, en empruntant un fameux et long raidillon, pittoresque et tortueux, qui mit jambes et poumons à première et excellente épreuve.

A la première pause de la Patte d'Oie de Meudon, l'on constata avec satisfaction que les six kilomètres de côte avaient été couverts en 1 heure 6 minutes. Pendant le repos, nos marcheurs applaudirent au passage d'une course cycliste régionale, dont les concurrents s'égrenaient tout au long de la route.

La promenade se continua, toujours sous bois, jusqu'au champ d'aviation de Villacoublay où nos pédestriens eurent la bonne fortune d'admirer les évolutions fantastiques de quelques as du looping, de descentes en vrille ou de montées en « chandelle ».

Puis ce fut la descente vers Viroflay du peloton toujours compact, les dames elles-mêmes se maintenant au premier rang. Dans cette dernière ville, atteinte à 11 h. 30, un accueillant et coquet restaurant « La Chaumière » attendait nos marcheurs, bien disposés à se mettre à table après avoir effectué, jusque-là, un parcours de 15 kilomètres.

Avant le déjeuner, servi dans une grande salle sobrement, mais harmonieusement décorée, un réconfortant porto fut offert à nos amis qui dégustèrent ensuite un excellent et copieux menu ainsi composé :

Hors-d'œuvres variés, Gigot pommes fondantes, Jambon-salade, Fruits et gâteaux divers, le tout arrosé d'excellent vin rosé.

M. André Mariage qui eut l'extrême amabilité de nous offrir ce déjeuner champêtre, présida naturellement à ce repas qui fut empreint de la meilleure cordialité.

Le déjeuner s'acheva vers 13 h. 15, après que M. le Président eut exprimé sa satisfaction de participer à cette belle promenade et complimenté les marcheurs de leur excellente performance et les dames en particulier.

La promenade reprit par les bois de Fausses-Reposes et la Grille de Picardie, pour atteindre

Marnes-la-Coquette embouteillée par les cyclistes, piétons, voitures, qui attendaient avec impatience le passage des coureurs cyclistes accomplissant le parcours Bordeaux-Paris. Nos amis applaudirent vigoureusement (M. André Mariage donnant lui-même le signal des bravos) aux efforts des Ronsse, Francis Pelissier et Hector Martin, qui passèrent en tête dans la localité.

Puis ce fut la dernière étape de Marnes à Saint-Cloud en traversant le superbe parc jusqu'au point de départ (Grille du Parc de Saint Cloud).

Avant la dislocation, M. Bleuse, Président de l'A.S.T. remercie vivement M. André Mariage d'avoir bien voulu présider à la réussite de cette magnifique journée sportive.

..

Natation

La section de natation a ouvert sa saison le 18 Mai dernier à la piscine Hébert. Quelques épreuves, nage libre, brasse, et dos, ont été disputées entre les nageurs de l'A. S. T. La principale révélation fut celle de Simon Henri qui parvint à battre, dans les 100 mètres brasse, Meunier-Cluzel et Bourdet,

RÉSULTATS

100 mètres nage libre. — 1. Bourdet ; 2. Meunier-Cluzel ; 3. Simon Henri ; 4. Sonzay.

100 mètres brasse. — 1. Simon Henri ; 2. Meunier-Cluzel ; 3. Bourdet ; 4. Sonzay.

50 mètres dos. — 1. Bourdet ; 2. Simon ; 3. Meunier-Cluzel ; 4. Rudolf.

Le Président de l'A. S. T.
A. BLEUSE.

Base-Ball

Le tournoi de Base-Ball mis sur pied par l'A.S.T. avec le concours du *Journal* le 1^{er} juin au Stade Henry-Paté a obtenu un très bon succès. L'épreuve avait réuni les engagements des cinq meilleures équipes parisiennes pratiquant le jeu national américain : Racing-Club de France, U.A. Intergadz'arts, A.S.P. Police, Ranelagh B.B. Club et A.S. Transports.

Cinq cents personnes vivement intéressées assistèrent aux matches qui eurent lieu dans l'ordre suivant : A.S.P.P.-Racing ; U.A.I.-A.S.T. ; Ranelagh-A.S.P.P. ; A.S.T.-Racing ; A.S.P.P.-U.A.I. ; Racing-U.A.I. ; A.S.T.-A.S.P.P. ; Ranelagh-Racing ; U.A.I.-Ranelagh ; Ranelagh-A.S.T.

Chaque rencontre s'est disputée en deux « innings ». La lutte fut particulièrement vive jusqu'au 6^e match, chacun des teams en pré-

sence conservant sa chance. Sur la fin, le Ranelagh et l'A.S. Transports se détachèrent nettement et la rencontre entre ces deux clubs, qui constituait la finale, fut serrée et émouvante au possible.

La victoire revint au Ranelagh, grâce à un formidable et heureux « batter » qui expédia la balle à une trop grande distance vers le champ droit pour que notre équipier à cette place puisse l'arrêter de volée et empêcher ainsi un point difficile à réaliser. Par la suite, nos valeureux adversaires ajoutèrent 3 points à leur marque, complétant ainsi une victoire déjà presque assurée en premier lieu.

Une superbe Coupe offerte par le *Journal* fut remise au Capitaine du Ranelagh, dont les équipes reçurent, ainsi d'ailleurs que les joueurs de l'A.S.T., une breloque bien méritée. Les cinquante joueurs qui prirent part aux matches

se déclarèrent enchantés de la parfaite organisation du tournoi mis sur pied par l'A.S.T.

En résumé, excellente journée à l'actif de notre association qui fait les plus louables efforts pour diffuser en France le sport qui passionne tant nos amis d'outre-Atlantique. Il est juste d'ailleurs, que l'A.S.T. qui a eu l'honneur en 1926, d'inscrire son nom comme premier champion de France de Base-Ball fasse honneur à son glorieux titre.

Nous remercions bien sincèrement le *Journal* qui a si généreusement patronné notre Tournoi, ainsi que MM. les dirigeants de la Fédération française de Base-Ball, en particulier, M. Masse, secrétaire général, qui, de plus, est membre de l'A.S.T., MM. les arbitres et membres de la Presse et tous ceux qui ont contribué au succès de notre réunion.

Sorties Cyclotouristes de l'A. S. T.

Mercredi 9 juillet. — La forêt d'Ermenonville.
1^{er} Départ : Porte Dorée, 6 h. 15 ;
2^e Départ : Porte de la Villette, 8 heures.
Déjeuner pique-nique à la Chapelle Sainte-Marguerite à 11 h. 30 (Nord de Mortefontaine), environ 120 kilomètres.

Judi 17 juillet. — Sortie sur Pierrefonds, Forêt de Compiègne, Carrefour de l'Armistice.
Départ : Porte de la Villette, 6 heures.
Déjeuner à Rethondes.
Retour à 18 h. 30 (environ 172 kms).
Toutes les sorties sont faites sur le repos 3 à

la moyenne de 18 kilomètres-heure. Invitation cordiale à tous les amateurs de promenades à bicyclette, hommes et dames.

Réunion du groupe et renseignements : 1^{er} mardi de chaque mois : Café « Le Corona », 30, Quai du Louvre, Paris (1^{er}).

ASSOCIATIONS ET GROUPEMENTS

Chez les Anciens Combattants des T. C. R. P.

La cérémonie du 28 Mai 1930 à l'Arc de Triomphe

La Société Amicale et de Prévoyance des Anciens Combattants des T.C.R.P. ranimait, le 28 mai dernier, la Flamme sous l'Arc de Triomphe. Le geste symbolique fut accompli par le Capitaine Pons, Chef de Service, Chef du Mouvement. Il était accompagné de M. Bacqueyrisse, Directeur général; de M. Champetier de Ribes, Directeur du Personnel; de M. Paul Ma-

riage, Directeur de l'Exploitation Commerciale; de M. Barthélemy, Directeur des Etudes et du Contrôle de l'Exploitation; de M. Castaing, Ingénieur en Chef du T.M.; de M. Moureaux, Chef de Service, Chef du Secrétariat de la D.E.C.; de M. Royer, Chef de Service au Contentieux, etc., suivis d'une délégation de plus de 300 contrôleurs, receveurs ou machi-

nistes en tenue, représentant leurs camarades de l'Amicale empêchés par leur service.

Nous rappelons aux camarades désireux de faire partie de cette belle phalange d'Anciens Combattants qui, de jour en jour, voit augmenter ses rangs, qu'ils peuvent s'adresser à M. Peyron de Lajard, Secrétaire général, 53 ter, quai des Grands-Augustins.

Amicale Motocycliste et Automobile des Transports

L'Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports conserve sa coupe-challenge

Comme nous l'avions annoncé dans l'*Echo de la S. T. C. R. P.* du mois de juin, le challenge de l'A. M. A. T., organisé avec le concours de l'*Echo* et du *Petit Journal*, s'est disputé le lundi 9 juin sur le parcours Boissy-Saint-Léger-Provins et retour. En voici les résultats.

1^{er} Le Néa : A. M. A. Transports. 2. Tillou : A. M. A. Transports. 3. Larché : A. M. A. Trans-

20. Aucharles : U. S. Métro. 21. Zeimet : M. C. Lilasien. 22. Platel : U. S. Métro. 23. Dalmas : M. C. Seine. 24. Rull : M. C. XV^e. 25. Brérat : U. S. Métro. 26. Français : M. C. Lilasien. 27. Rayaume : M. C. Lilasien. 28. Couder : A. M. A. Transports. 29. Baudry : M. C. Lilasien. 30. Richard : A. M. A. Transports. 31. Mercier : A. M. A. Transports. 32. Danaud : A. C. C. F. 33. Théret : M. C. Lilasien. 34. Riaudel : M. C. Seine. 35. Pathier : A. M. A. Transports. 26. Om bre : M. C. Seine. 37. Maudonnet : A. C. C. F. 38. Merkel : A. M. A. Transports. 39. Béatrix : U. S. Métro.

Conformément au règlement du Rallye, la coupe challenge est attribuée pour cette année à l'A. M. A. Transports qui compte 6 classés dans les 10 premiers. La coupe offerte par le *Petit Journal* est attribuée définitivement à la section motocycliste de l'U. S. Métro qui l'emporte avec M. Pillon, premier classé des groupements concurrents. Grâce à la générosité des donateurs ci-après : *Le Petit Journal*, *Moto-Revue*, Les Etablissements : Staub, Amo, Ferrodo, Roy, Bassin, Thenet, Peugeot, Huitric, Amac, Spidoleine, etc., de jolis prix dont le montant dépasse 2.000 francs ont été distribués aux lauréats, au cours d'une réunion amicale qui s'est tenue le jeudi 19 juin au siège de l'A.M.A.T.

Retour par Dammartin, Gonesse, Le Bourget. **Vendredi 25 juillet.** — Sortie sur Dreux (175 kilomètres).

Départ Porte de Saint-Cloud à 7 heures.

Itinéraire : Versailles, Houdan, Dreux (repas pique-nique).

Retour par Houdan, Septeuil, Versailles.



Sortie de Montereau. - Une halte. - La sieste.



Sortie de Montereau. - Une halte. - La sieste.

CALENDRIER TOURISTIQUE POUR JUILLET 1930

ports. 4. Pillon : U. S. Métro. 5. Larroque : U. S. Métro. 6. Lauly : A. M. A. Transports. 7. Fauchoux : M. C. Seine. 8. Hérault : A. M. A. Transports. 9. Alard : A. M. A. Transports. 10. Blanchon : U. S. Métro. 11. Dugué : A. M. A. Transports. 12. Pépin : A. M. A. Transports. 13. Coutant : A. M. A. Transports. 14. Campin : M. C. Lilasien. 15. Ponce : A. M. A. Transports. 16. Dupont : M. C. XV^e. 17. Lebègue : M. C. Lilasien. 18. Banès : M. C. Lilasien. 19. Doll : M. C. Seine.

Dimanche 20 juillet. — Sortie sur Ermenonville (107 kilomètres).

Départ : Porte de la Villette à 7 heures.

Itinéraire : Le Bourget, Gonesse, Senlis, Ermenonville (déjeuner, pique-nique et visite des Dunes de sable).

Nous invitons cordialement tous les Motocyclistes et Automobilistes, membres de l'Amicale ou non, à se joindre à nos sorties touristiques.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège de l'A. M. A. T., 132, avenue de la République, à Paris « Café des Sports ».

Permanence tous les vendredis de 21 heures à 23 heures.

Le Président de l'A. M. A. T.
P. BOLOT.